

Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

TESIS DOCTORAL

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana

(1866-1930)

Suyin Chau Valenzuela

Director

Dr. Francisco Ollero Lobato

Co-directora

Dra. María de los Ángeles Fernández Valle

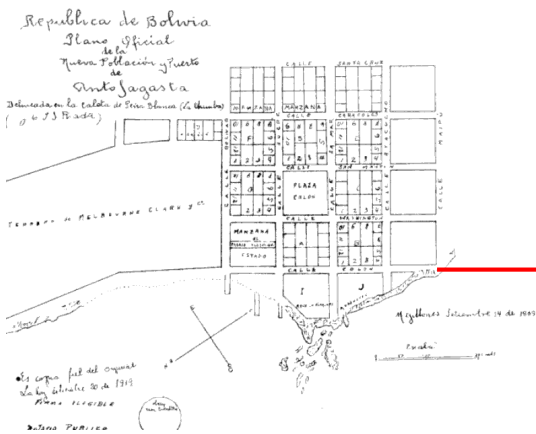


Universidad Pablo de Olavide

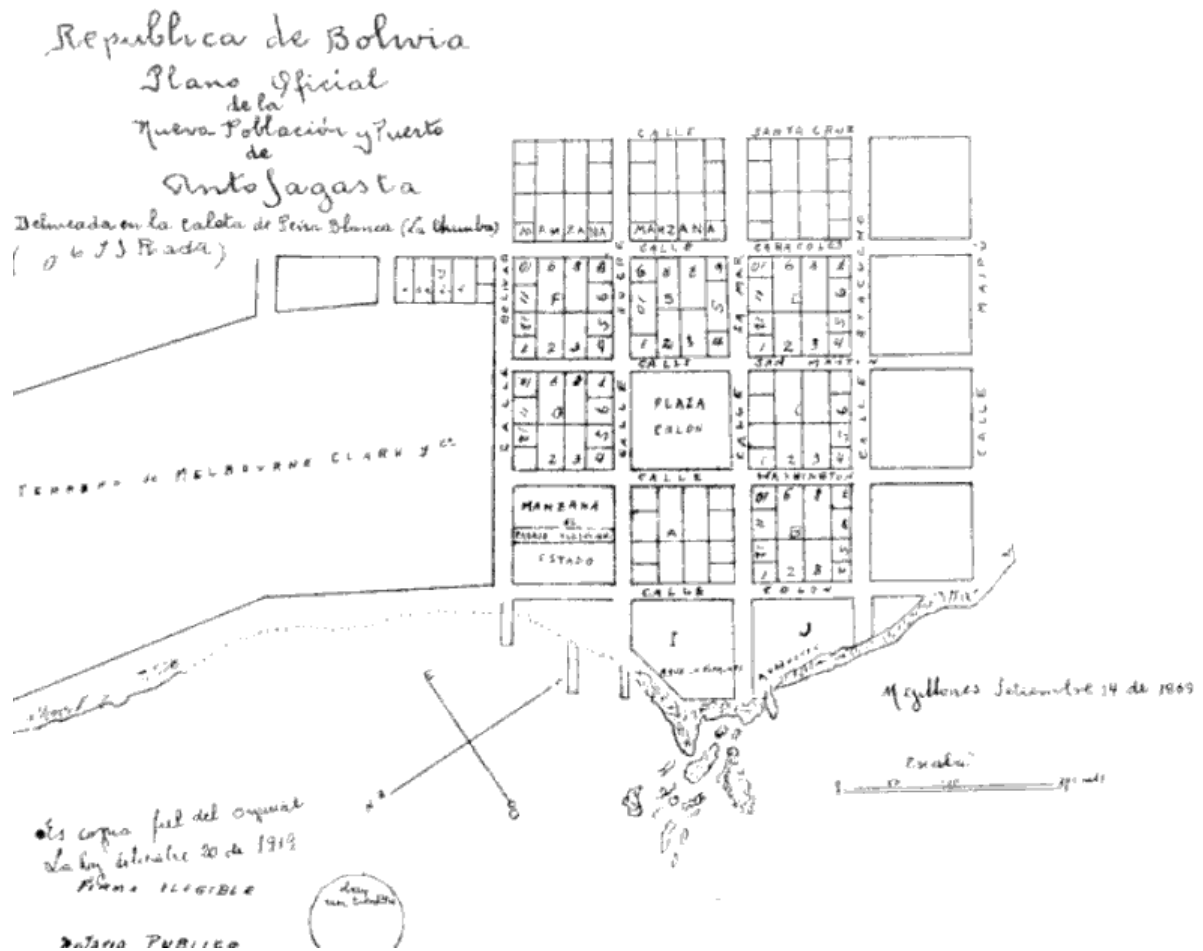
Departamento de Geografía, Historia y Filosofía

Doctorado de Historia del Arte y Gestión Cultural en el Mundo Hispánico

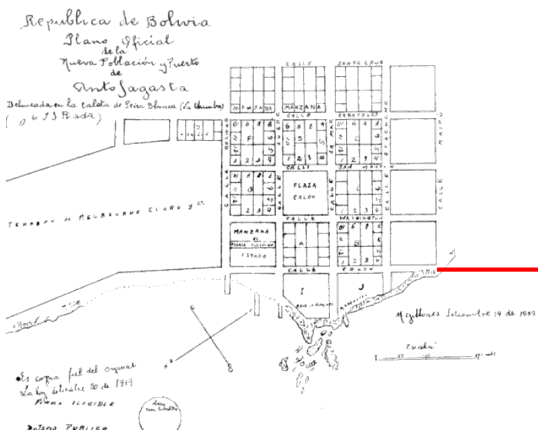
Sevilla 2015



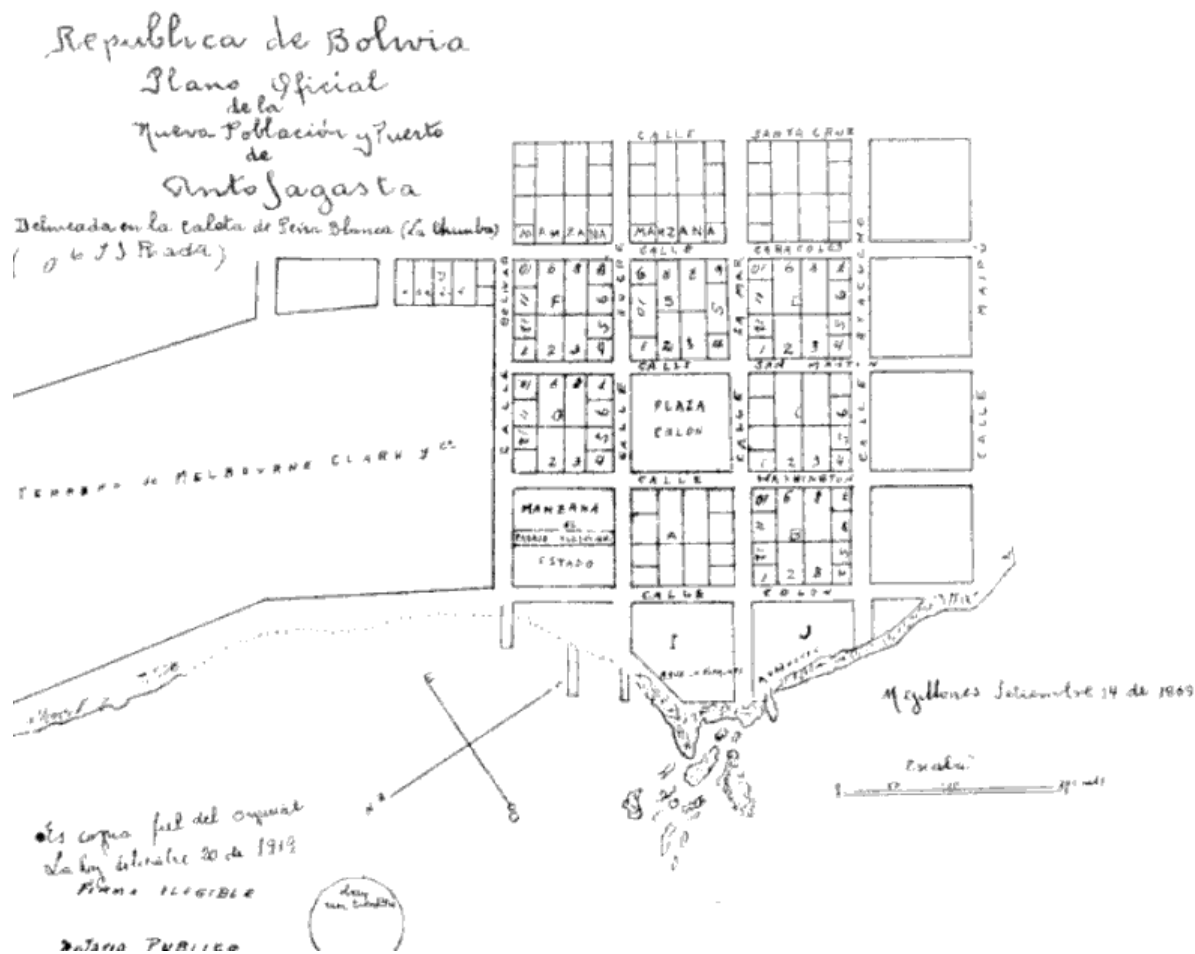
Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



....A mi familia



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

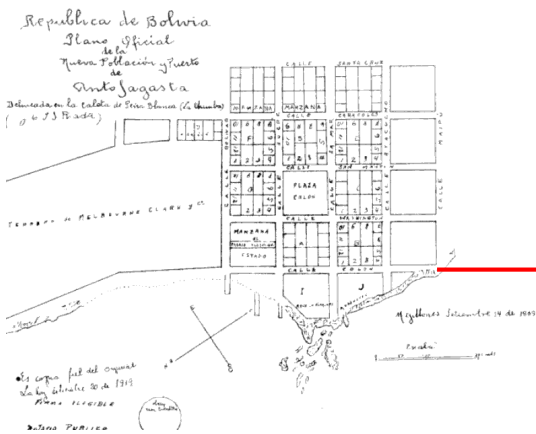


ÍNDICE



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

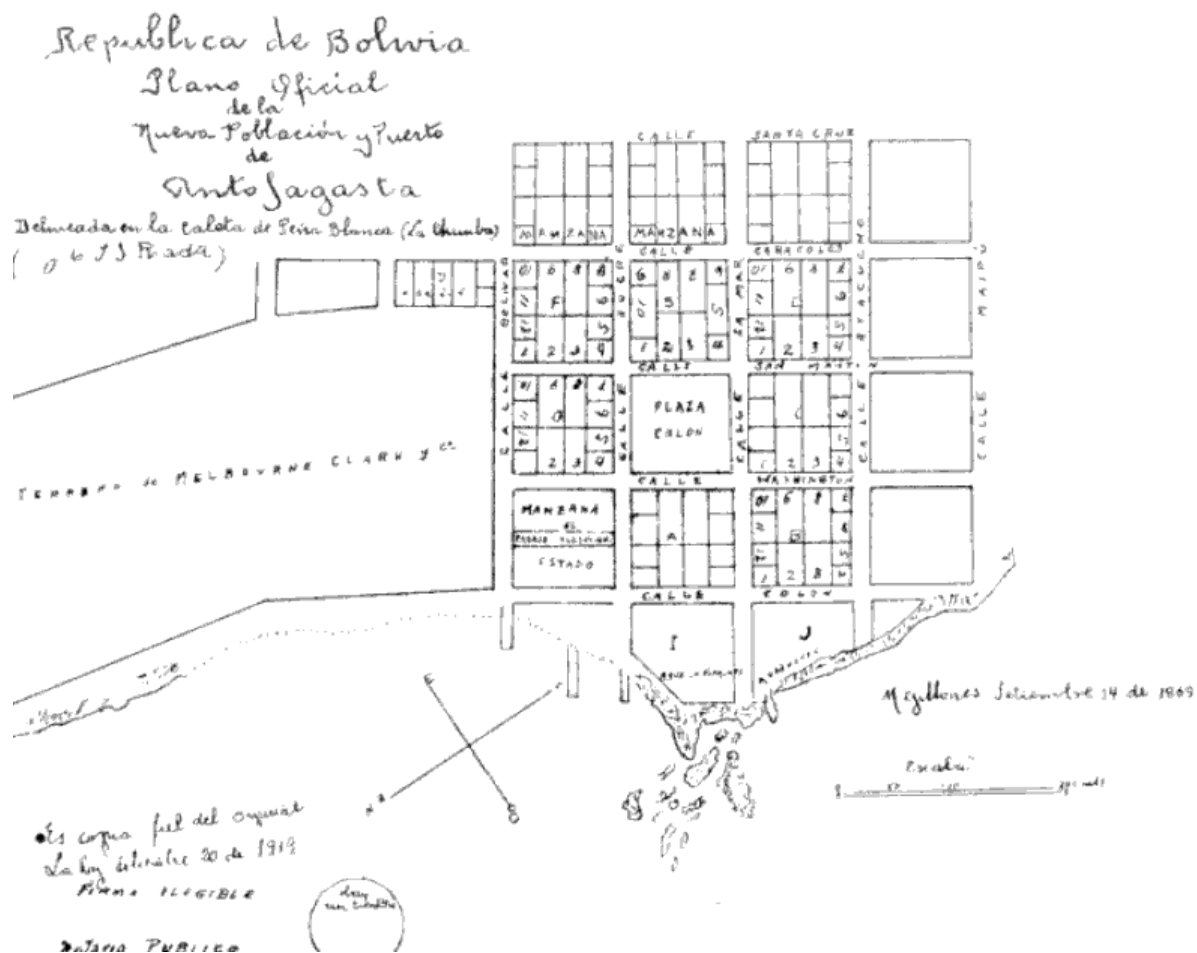
AGRADECIMIENTOS.....	5
RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	10
CAP.1 _EL ORIGEN DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA	35
1.1.-Ubicación y situación geográfica de Antofagasta.....	36
1.2.-Antecedentes administrativos de la Zona de Atacama	39
1.3.-La ciudad dentro del territorio del Norte Grande.	42
1.4.-Factores determinantes en la conformación histórica de la ciudad	43
1.5.-Situación económica y social por épocas	54
CAP. 2 _EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MORFOLOGÍA URBANA DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA HASTA 1870	61
2.1.-Emplazamiento del nuevo poblado de La Chimba.	62
2.2.-Hitos que determinaron el inicio del poblado.....	67
2.3.-El descubrimiento de nuevos yacimientos minerales en la región.....	84
CAP. 3 _EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MORFOLOGÍA URBANA DE ANTOFAGASTA DESDE 1870 A 1930	100
3.1.-Segunda Fundación de Antofagasta.....	101
3.2.-El auge salitrero y el creciente desarrollo de Antofagasta.	114
3.3.-La crisis del salitre	151
CAP. 4 _INCIDENCIA DEL TERRITORIO EN LA CONFIGURACIÓN DE ANTOFAGASTA	167
4.1.-La importancia del territorio en la conformación de la ciudad de Antofagasta.....	168
4.2.-El trazado ferroviario como consecuencia del territorio	189
CAP. 5 _BREVE VISIÓN HISTÓRICA DE LA CONFORMACIÓN SOCIOCULTURAL DE ANTOFAGASTA	196
5.1.-Ciudad de Antofagasta, sus funciones.	199
5.2.-Expresiones culturales populares	204
5.3.-Expresiones culturales formales y de élite.....	212
5.4.- Lugares para las expresiones culturales a través de la prensa de la época.....	216
CAP. 6 _EVOLUCIÓN DE LA IMAGEN	224
6.1.-Caso muelle-plaza Colón-Senda entre plazas-plaza del Ferrocarril.....	226
6.2.-Arquitectos.....	255
6.3.-Transformación de la imagen.....	262
CONSIDERACIONES _FINALES	290
BIBLIOGRAFIA_Y FUENTES DOCUMENTALES	298



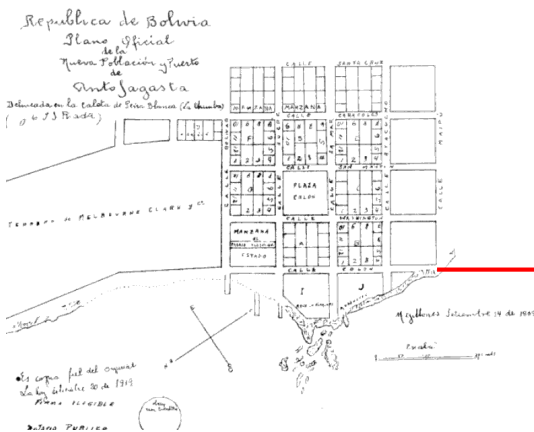
Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



AGRADECIMIENTOS



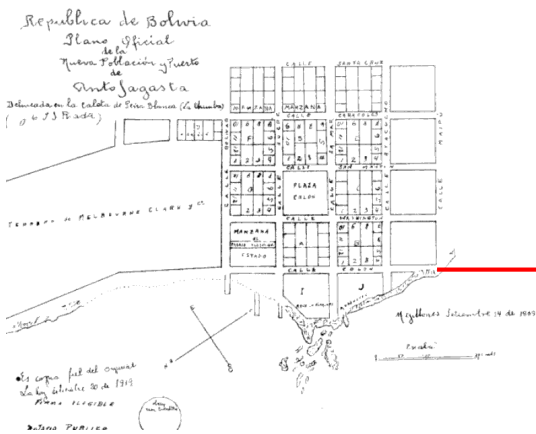
Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Expresar en pocas palabras este momento es complejo, sin embargo, el intentarlo me lleva a partir dándole las gracias a Dios por sobre todo, a mi esposo por dejarme soñar. A la Dra. Gabriela Fernández Sánchez a quien debo el empuje que me hizo retomar lo abandonado.

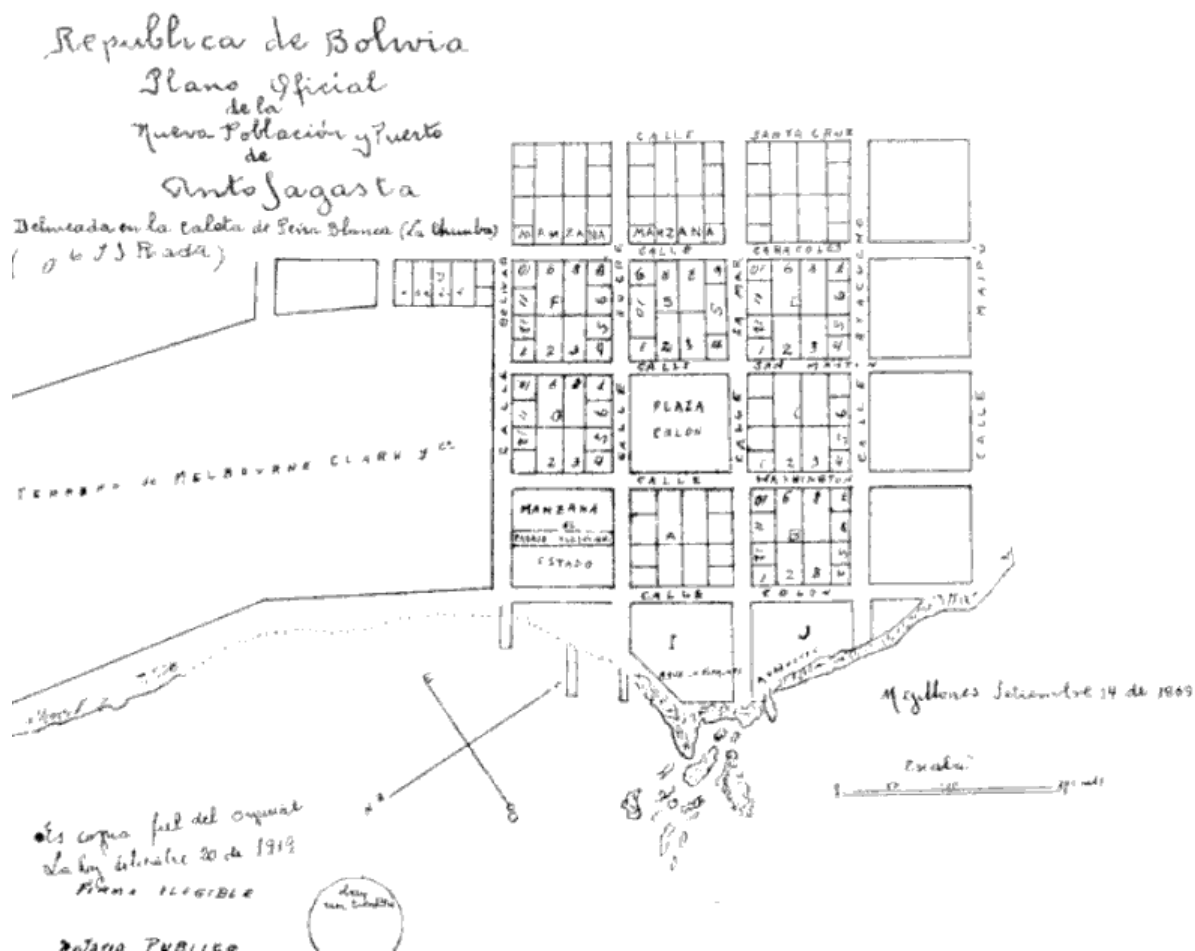
Doy las gracias al Dr. Francisco Ollero Lobato, mi director, a la Dra. María de los Ángeles Fernández Valle, mi co-directora. Al Dr. William Rey Ashfield, por su permanente e incondicional voluntad de orientar el estudio. Y por supuesto a todos quienes han sido parte de este largo recorrido que partió un día de primavera reflexionando sobre Antofagasta. A Héctor Arán Salas que a mi lado escribía a máquina los primeros esbozos de lo que soñaba hacer. A mis profesores, compañeros y amigos de la UPO en Sevilla.

Comienza el cierre de una etapa más de la vida, y aparecen las imágenes y los recuerdos de las tantas tareas que se tuvieron que realizar para llegar a la meta. Se reviven los días de aprendizaje en la universidad al lado de maestros con vasta experiencia, de compañeros, colegas de valorable conocimiento acumulado, de guías durante todo este recorrer, que con sus mensajes aportaron en que este estudio pudiera concluir, no para darlo por finalizado, sino muy por el contrario, para marcar un inicio que aporte a nuestra identidad y nos dé pie para seguir investigando.

Finalmente, dedico este esfuerzo a Félix y Matilde, mis padres, y lo entrego a mis hijos Diego, Constance y Pablo.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



RESUMEN



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Aproximaciones al entendimiento del problema identitario de la ciudad de Antofagasta

A partir del análisis de un compilado de información escrita e iconográfica de la ciudad de Antofagasta, desde sus inicios como asentamiento hasta el año 1930, la investigación se plantea como un acercamiento a los aspectos significativos de la ciudad como continente de actividades, y su imagen como contenedora de éstas, orientadas ambas a la búsqueda de la identidad de la comunidad antofagastina.

La ciudad es un libro abierto; a través de ella, es posible entender la sociedad a la que le pertenece. El estudio de su historia y los vestigios del pasado son un relato diacrónico, que permite reconstruir y entender el modo de habitar de la sociedad, y componer sus valores para dilucidar el sentido y la significación que le dieron a lugares y hechos arquitectónicos inmersos en un espacio físico que persiste en el tiempo. El relato se construye a través de los acontecimientos que marcaron la historia de la ciudad y dieron forma a espacios significativos para la población que la habitó.

Esta búsqueda de identidad nace de un sentir arraigado en el antofagastino ante la aparente ausencia de ella, exteriorizada en lo heterogéneo de su imagen. Una imagen que se construye por una sumatoria de unidades distintas unas de otras, y que sólo normativas locales apuntan a orientar la conformación de las manzanas y barrios con un cierto orden, procurando la lectura armónica del espacio público.

Para abordar esta problemática, partimos de la premisa que todo desde el momento que existe, acumula hechos que van construyendo una identidad. Por consiguiente, desde el momento que comienza a gestarse un asentamiento, se inicia el sometimiento de la tierra, y la ocupación del territorio de una determinada manera. Ahora, siendo la ciudad el escenario de los actos sociales de una comunidad, la investigación fija su atención en lo urbano, dentro del periodo que abarca desde su fundación como caleta, momento en el cuál comienza a conformarse como poblado, hasta el año 1930, fecha en la que el país se vio fuertemente afectado por la crisis salitrera del norte de Chile, instaurando cambios en las políticas públicas que diversificaron el sostén de la



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

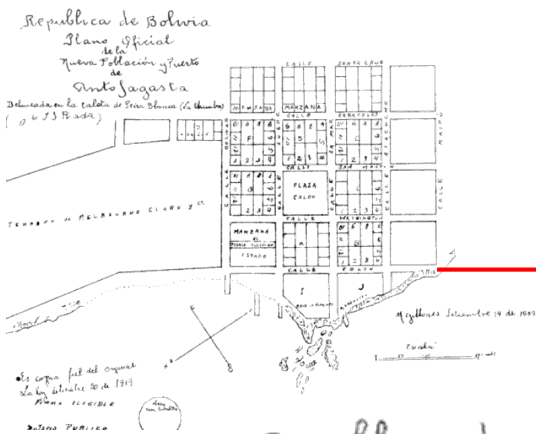
economía y dieron paso a la apertura de otras temáticas necesarias para el crecimiento del país, como la educación, salud, y una economía ampliada a la producción en otras áreas como la agronomía, agricultura, y no sólo la mineral.

El enfoque urbano con el que se desarrolla esta investigación permitió identificar espacios de la ciudad que acogieron los actos cotidianos significados por su población, entender como se vivieron en dicha época, analizar su composición y concluir si son parte de la memoria colectiva, dada su permanencia en el Antofagasta de hoy.

La introducción del trabajo plantea un análisis conceptual que intenta encontrar la fundamentación que avale la tesis de que todo tiene identidad, y que ésta se encuentra de diversas formas, dependiendo del grupo humano que la conforma. Y además postula que el método para obtener dicha información es a través del estudio de la ciudad.

El primer capítulo presenta las características geográficas de la ciudad, y las razones que le dieron origen. Los capítulos siguientes son el relato historiográfico de la evolución de Antofagasta, y apuntan, a través del análisis desmembrado de los aspectos morfológicos, de uso y significativos de la ciudad de un determinado periodo, identificar lugares importantes de ella, reconstruir su estructura urbana significativa, vinculando hechos relevantes en la historia a lugares que fueron de importancia por los actos que convocaba. En estos capítulos se revisan los rasgos más relevantes que caracterizan a estos lugares, su permanencia en el tiempo y su vigencia actual. Todo complementado con aspectos sociales y manifestaciones culturales de la época.

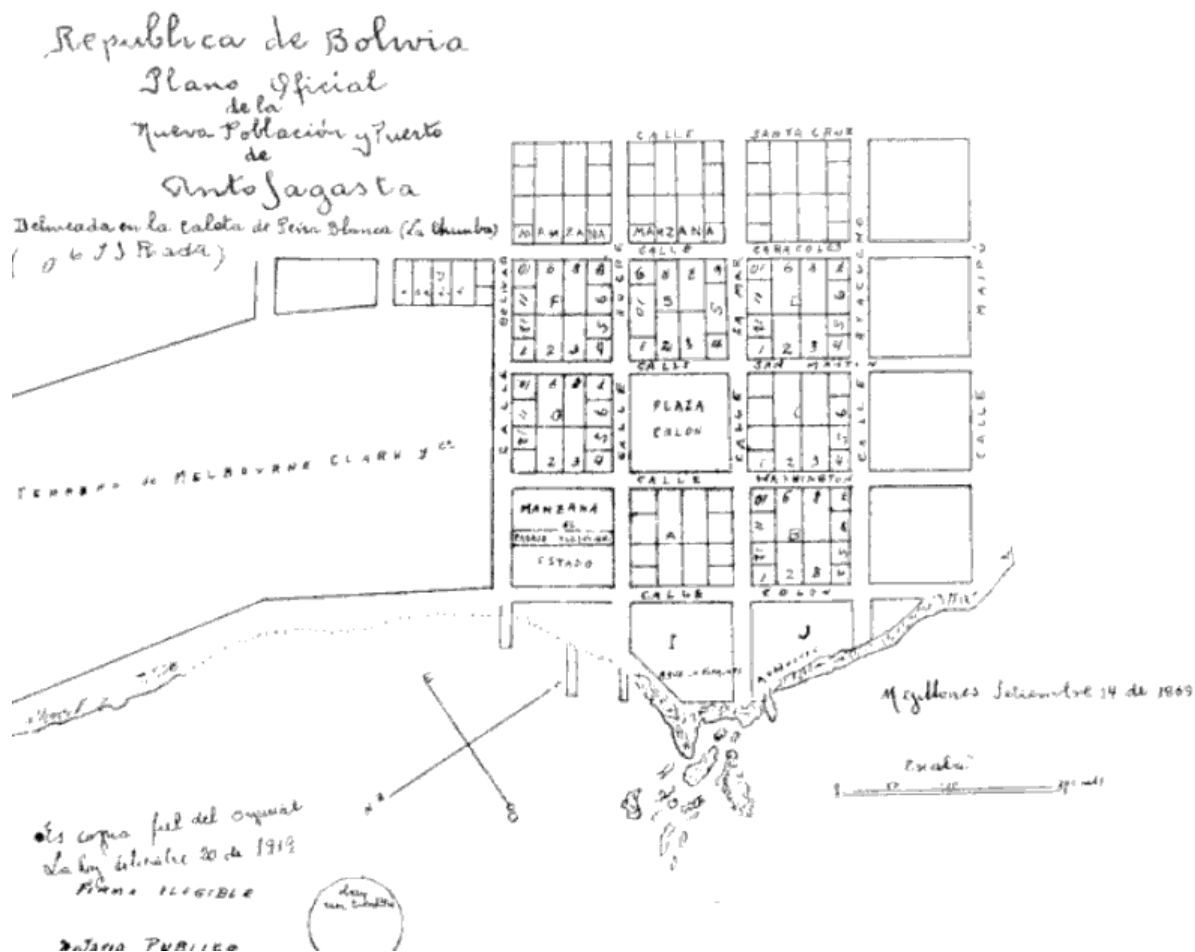
Finalmente, esta investigación quiere ser un testimonio gráfico y escrito, que aporte en conjunto con otros estudios anteriores, ninguno de ellos con enfoque urbano, a preservar la memoria de la ciudad, y promueva nuevas investigaciones con la intención de que a través de su difusión, esparza la información que se necesita para entender y conocer los rasgos identitarios de la ciudad, a pesar de que su apariencia lo oculte, y la diversidad sea lo que prime en su estructura aparente: su imagen.



Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



INTRODUCCIÓN



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Planteamiento general del estudio

La región de Atacama, donde se encuentra inserta la ciudad de Antofagasta, ha tenido un desarrollo que no escapa a la constante importación de modelos de ciudad y estilos arquitectónicos surgidos de realidades lejanas a nuestro continente. Su geografía inhóspita, hizo que tanto nativos como conquistadores no posaran sus moradas definitivas en la zona. Sólo las riquezas minerales de estas tierras y las cualidades de la poza marina, fueron las que permitieron el nacimiento de un asentamiento transitorio de embarque, que con el tiempo se transformaría en una ciudad con habitantes que prioritariamente estaban de paso por la localidad. Se funda una cultura del desarraigo, calificación que nos permite intentar entender el desapego que existe, tal y como lo indican historiadores que han versado sobre estas tierras. Manifiestan que no ha bastado el aprecio que pudiera haberse generado, al permanecer, años, habitando el poblado vinculados a una determinada actividad productiva y de servicio; sino muy por el contrario, el estar en un lugar hecho a la manera de quienes fundaron y construyeron la ciudad, primó por sobre todo lo que pudiera derivar en una apropiación que fuera el continente de sus propias voluntades, reflejo de sus costumbres y necesidades de habitar. En una acepción un tanto sociológica, el que las personas no reconozcan como propio su habitáculo no inspira sentimientos o necesidades de proteger, por cuánto no hay una asociación valórica de por medio. Hoy no se está concibiendo la planificación de las ciudades sin que vaya asociada a una metodología participativa de las comunidades que lo integran, de manera de asegurar resultados que apunten a la conformación y consolidación de una identificación de los lugares que se crean.

Antofagasta ha crecido respondiendo a las demandas propias de una población que llega a explotar las riquezas de sus alrededores, y que necesita establecer su morada con la rapidez con la que se explotan los recursos. Este crecimiento, como en todo proceso urbano fue cambiando la imagen de la ciudad, con la particularidad de que en Antofagasta, en un lapso menor a una centuria, ocurrió un fenómeno de reemplazo de las tipologías edificatorias que armaban la ciudad, con una rapidez ávida de establecer una impronta, ya sea por la imagen que proyectaban o por la seguridad que revestían. Ya en las postrimerías del ciclo del salitre comenzaron a ocupar un lugar tipologías asociadas a corrientes estilísticas imperantes en una época exportada por



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

arquitectos chilenos y extranjeros que llegaban a ocupar estas tierras. Esta transformación del casco histórico entrega como resultado una ciudad conformada por una sumatoria de modelos, donde su principal característica es lo heterogéneo de su imagen, condición por la cual es menester preguntarse ¿cuál es la identidad de la ciudad?

En un ejercicio práctico visual, si se observa un plano de planta del sector fundacional de la ciudad, el cual tiene ubicado aquellos inmuebles que han sido considerados de interés patrimonial, y los que han sido declarados monumentos nacionales¹; es posible detectar que dichos objetos arquitectónicos se hallan dispersos en el tejido. Las razones que han concitado su permanencia son diversas, pero ninguna de ellas es producto de una conciencia conservacionista, sin que ello signifique el desconocer, que pudieran existir intentos particulares y personales de proteger algunos hechos emblemáticos que han compuesto el tejido de la ciudad. Esto hace que hoy no se perciba un trozo de ciudad que conforme un barrio o sector que dé cuenta de una determinada época de su evolución, sino muy por el contrario deja de manifiesto el problema que sustenta la necesidad de esta investigación, que es la falta de conciencia patrimonial. Hoy existe una permisividad tal en el actuar sobre la ciudad respecto de la valoración de su patrimonio, que como se ha dicho anteriormente, ha sido causal de su actual imagen heterogénea.

No es menos importante de considerar como efecto un tanto perjudicial al problema planteado, el fenómeno denominado “globalización”, el que si bien aporta todos los beneficios que implica la adquisición de conocimientos, técnicas, lenguaje, etc., y su transculturación que permite ser parte de un todo vinculado, comunicado, informado; también nos resta el tiempo que necesitamos para valorar y aprender a valorar lo propio, hace además estar propensos a olvidar, al desarraigo, pudiendo ello constituirse en una amenaza cierta de enajenación.

El alcance que tiene este estudio, será desde 1866 hasta 1930. Podríamos decir que el período de estudio se debe a la explotación masiva del salitre, de la plata y del

¹ Ostria González, Claudio et al. *Inventario del Patrimonio Cultural Inmueble de Chile*. Antofagasta, Ministerio de Obras Públicas, 1999.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

guano. Su inicio y desarrollo está intrínsecamente ligados a la explotación de esas riquezas naturales llevando a consolidar el poblado de Antofagasta, antes La Chimba y después Peñablanca, como ciudad Puerto.

Planteamiento específico del problema

La importancia del espacio público como objeto de estudio

“¿En qué medida el construir pertenece al habitar? Al habitar llegamos, parece solo por medio del construir. Este, el construir, tiene al habitar como meta”

Martin Heidegger, 1951².

La cita que precede es parte de un texto de Martin Heidegger, filósofo alemán, que aborda la problemática del habitar en el contexto de la post guerra, donde prevalece la carencia de viviendas producto de los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial. Fue expuesto por primera vez en una conferencia en el marco de la segunda reunión de Darmstadt, en 1951. La exposición fue un discurso reflexivo sobre el amplio concepto de “habitar” que para Heidegger *“abarca la totalidad de nuestra permanencia terrenal en cuanto “mortales de la tierra” que somos”*³; vale decir, le otorga un valor básico y esencial a la naturaleza humana, aunque no por ello, superior y trascendente.

El texto desarrolla la relación de habitar y construir. Habitar, concepto que por sí mismo tiene una connotación significativa, el que al vincularse al de “construir” supera lo evidente y concreto, otorgando un sentido cualificado de las construcciones en las que habita el ser humano. Heidegger se refiere a esto cuando en su discurso expresa: *“No habitamos porque hemos construido, sino que construimos y hemos construido en la medida en que habitamos. Así, dicha extensión nos muestra que pensamos que el ser del hombre descansa en el habitar, y descansa en el sentido del residir de los mortales en la tierra.”*⁴

² Heidegger, Martin. “Construir, habitar y pensar”. *Conferencias y artículos*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1994, pág. 127.

³ Ibídem. pág. 131.

⁴ Ibídem, págs.127-142



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Heidegger trata el habitar como una necesidad básica de una persona por lo tanto le confiere la condición de estar siempre presente en él. Para Adolfo Vázquez Rocca, filósofo de la Universidad Andrés Bello de Santiago de Chile, el habitar es “*Un acto de connotación espiritual mediante el cual el hombre afianza su identidad*”⁵ Por consiguiente, la construcción del habitar siempre va a estar connotado por actos significativos que lo materializan y cualifican.

Para Iván Illich, pedagogo y ensayista mexicano, en su texto *La reivindicación de la casa*, dice que:

*“Habitar es un arte. Únicamente los seres humanos aprenden a habitar (...) Pero el arte de habitar no sólo crea espacios interiores. También fue siempre y en todas partes habitable el espacio situado más allá de nuestros umbrales. Aun hoy, en los países cálidos, la mayoría de la gente se pasa una buena parte de su vida en la calle. Este espacio habitable fuera del propio hogar son las zonas comunales, lugares que sirven a muchos grupos y a cuyo uso todos tenemos derecho, aunque sólo en la forma comúnmente reconocida por la comunidad. El portorriqueño que llega a Nueva York utiliza la calle con toda naturalidad como un bien común. Y el turco residente en Berlín sigue practicando su costumbre de sentarse en una silla en la calle a charlar, apostar, discutir o hacerse servir un café”*⁶

Con la cita que precede no es complejo inferir que el habitar traspasa el umbral de lo privado, y amplía su carga significativa a lo público, a lo comunitario. Manuel Saravia, doctor en arquitectura de la Universidad de Valladolid, España, en su texto *El significado de habitar*, desarrolla la definición de “zonas comunales” a las que se refiere Illich, como una forma de habitar el territorio y expone que habitarlo es convivirlo: “*La convivencialidad es la acción de las personas que participan en la creación de la vida social*”⁷ Menciona además que “*Para Illich «trasladarse de la productividad a la convivencialidad es sustituir un valor técnico por un valor ético, un valor material por un valor logrado»*”⁸

5 Vázquez Rocca, Adolfo. “La arquitectura de la memoria, espacio e identidad”, *Revista Cuadernos de Filosofía*, N°22, 2010, pág. 163-176.

6 Illich, Iván. “La reivindicación de la casa”, *Cuadernos de crítica de la cultura*, N° 34-35, 1998, pág. 47.

7 Saravia, Manuel. “El significado de habitar”, *Boletín CF+S*, N° 26, 2004. pág. 11.

8 *Ibidem*, págs. 12-15



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Entonces, si el significado de habitar traspasa el límite de lo individual y se proyecta hacia lo exterior, podemos decir entonces, que este “territorio” o “zona comunal” posee el germen de la identidad. Dicho en palabras de Heidegger: *“todo lugar residido adquiere y es dueño de un determinado sentido otorgado por el grupo humano que lo conforma”*⁹. Saravia, en su análisis de Illich, sobre lo mismo dice que: *“Habitar una ciudad o un territorio es entenderla, comprenderlo. Recorrerlo, manipularlo, compartirlo...y entenderlo. La ciudad y el territorio son hechos culturales, y no cabe entenderlo sino a través de los hábitos de conocimiento”*¹⁰. Y Otto Bollnow en su libro *Hombre y Espacio*¹¹, dice: *“es connatural al hombre la necesidad de arraigo, es decir, de ser de un lugar determinado”*.¹²

Reforzando la idea anterior, Heidegger, en su mencionado discurso de 1951 en Darmstadt, como se ha dicho, transporta el habitar a un plano de superioridad absoluta, por cuánto desarrolla lo significativo de un modo que trasciende lo meramente funcional y lo eleva a cuestiones de una fina sensibilidad descriptiva y valórica. Entonces, el habitar, entendido para efectos de esta investigación, como espacio público, reúne una forma de ver el mundo, de tomar posesión, usar, explotar y expresarse. Ejemplifica su reflexión con lo siguiente:

*“El puente se tiende «ligero y fuerte» por encima de la corriente. No junta sólo dos orillas ya existentes. Es pasando por el puente como aparecen las orillas en tanto que orillas. El puente es propiamente lo que deja que una yaza frente a la otra. Es por el puente por el que el otro lado se opone al primero. Las orillas tampoco discurren a lo largo de la corriente como franjas fronterizas indiferentes de la tierra firme. El puente, con las orillas, lleva a la corriente las dos extensiones de paisaje que se encuentran detrás de estas orillas. Lleva la corriente, las orillas y la tierra a una vecindad recíproca. El puente coliga la tierra como paisaje en torno a la corriente. De este modo conduce a ésta por las vegas. Los pilares del puente, que descansan en el lecho del río, aguantan el impulso de los arcos.”*¹³

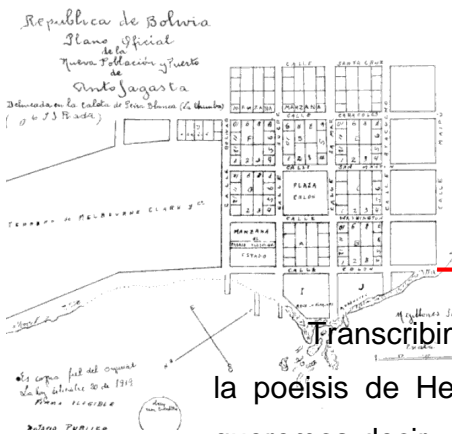
⁹ Heidegger, Martin, “Construir, habitar y...” op.cit, pág. 127-142.

¹⁰ Saravia, Manuel; “El significado de...”, op. cit pág. 12-15

¹¹ Bollnow, Otto. *Hombre y Espacio*. Barcelona, Editorial Labor, 1969, pág. 45.

¹² Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar. Sobre la naturaleza de la forma urbana*. Valladolid, Universidad de Valladolid Secretariado de publicaciones, 1992, pág. 75.

¹³ Heidegger, Martin, “Construir, habitar y...” op.cit. pág. 133.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Transcribimos prácticamente toda la primera parte del texto, con el fin de plasmar la poeisis de Heidegger para explicar el significado que posee el Habitar. Lo que queremos decir, es que lo que se genera no es el puente en sí como hecho material, sino un espacio, un espacio que reúne paisaje, orilla, corriente. Según de la Rivas, Heidegger dirá: *“El puente es un lugar estar en el mundo para Heidegger es estar entre cosas”*.¹⁴ Las cosas son los edificios, las construcciones. *“Decir que los mortales son, es decir que, habitando, persisten a través de los espacios en virtud de su estar entre cosas y lugares”*.¹⁵

Hemos desarrollado el concepto de habitar a través de diferentes autores, para trasladarlo al de “habitar” el espacio público, que al igual que el habitar lo privado, posee elevada connotación para la población que lo usa. En este momento es cuando surge otro concepto: el de arraigo. El arraigo genera identidad, y se consigue con la lucha incesante y natural del habitante por construir su impronta, viviendo en comunidad, compartiendo creencias, mentalidad, valores, forma de vida, hábitos, costumbres, espacios construidos.

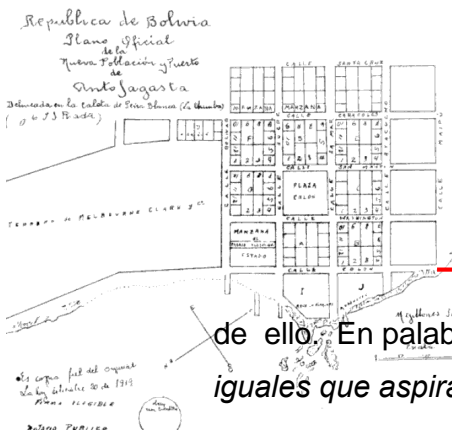
Identidad en lo construido

Desde la génesis de la evolución humana, las personas han buscado a otras personas en un intento de complementación, conformando grupos, sociedades, etnias, culturas, que se asientan en un territorio, que les ha sido brindado para cobijarse en él. Las ciudades son construidas por sus moradores para su propia existencia y subsistencia. Estas son la expresión y síntesis de sus habitantes, por lo tanto contienen su esencia; podría decirse entonces, que tienen identidad, por cuanto ya nos hemos explayado en sostener que toda construcción humana tiene identidad.

Cierto es, que éste es un ente individual, pero principalmente es un ente social, y por tanto conformador de grupos asociativos, complementarios en esencia; es decir, grupos que comportan características comunes, debiendo ser las ciudades, ejemplo

¹⁴ Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar...*, op.cit. pág. 80

¹⁵ Heidegger, Martin, “Construir, habitar y...” op.cit. pág. 138.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

de ello. En palabras de Aristóteles: *“La ciudad no es más que una asociación de seres iguales que aspiran en común una existencia dichosa y fácil”*¹⁶

Siguiendo la concepción aristotélica de conformación de una sociedad; las personas se reúnen y agrupan compartiendo creencias, mentalidades, puntos de vista, posturas ante el mundo, etc., y desde allí construye *“valores”* y los traduce en esquemas, *“imágenes concretas y abstractas, que expresan un estilo de vida y generan actividades”*.¹⁷

Según Rapoport, esos valores expresados en imágenes, son su manifestación; es decir, son la construcción de lo que lo identifica. La simpleza y naturalidad del pensamiento que conforma su análisis lleva a pensar que en esta asociación de seres que construyen valores, todo debiera transcurrir de manera fluida, lo que hace posible deducir, que en la ocupación y en la erección de morada en un determinado territorio, las personas buscan una aleación con él, indagando en las características y cualidades intrínsecas y particulares del entorno, generando un acto modificadorio del paisaje que debiera comenzar a esbozarse como la primera manifestación de *“identidad”*. Dicho de otro modo, se produce un intercambio de valores societales, los que construyen los habitantes agrupado por intereses comunes; y valores territoriales; los propios del lugar donde se insertan, erigiendo un modo de actuar y un resultado identitario. La persona reconoce valores identificables y se reconoce con el entorno.

Kevin Lynch define identidad como: *“La forma más simple del sentido de la Identidad, en el significado restringido del término usual: “un sentido de Lugar”, La identidad es el grado en que una persona puede reconocer o recordar un sitio como algo diferente a otros lugares, en cuanto tiene carácter propio vivido, o excepcional, o al menos particular”*¹⁸

Volviendo al caso particular que concita este estudio, lo que viene es preguntarse qué es lo que sucede cuando ciudades como Antofagasta no son resultado de un

¹⁶ Matas Colom, Jaime. *Las Ciudades de la Ciudad*. Santiago de Chile, Instituto de estudios urbanos de la Pontificia Universidad católica de Chile, 1987, pág. 38.

¹⁷ Rapoport, Amos. *Aspectos Humanos de la Forma Urbana*. España, Editorial Gustavo Gili, 1987, pág. 99.

¹⁸ Lynch, Kevin. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1985, pág. 17.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

proceso natural de supervivencia humana, sino respuesta a una decisión de claro sesgo económico, y con la premura que se requiere para dar cumplimiento a la necesidad de estar a la orden de los intereses económicos que concitaron su origen. Lo que se provoca es una explosión migratoria no sólo cuantitativa, sino cultural, producto de la diversidad de personas que comienzan a conformarla, originarios de distintos pueblos de otras regiones, siendo la ciudad el repositorio de este fenómeno.

La ciudad no refleja claramente su desarrollo histórico. Pero al parecer, y con una mirada bastante general, y que daría para abordar otros estudios, esta realidad particular de Antofagasta, no es ajena a la de otras ciudades que renacieron con la conformación del nuevo continente americano, que dejaron en un segundo plano las características tipológicas, significativas y constructivas en sus ciudades, generando una nueva forma con la que paulatinamente se fue transformando su propia identidad. Muy probablemente por una importación, recepción sin decantar, que desde la hispanización ha sido parte de su modo de operar, acrecentada por la velocidad con la que se disemina información de diversas connotaciones en la actual era, la de la globalización, y que tiene un efecto en las ciudades latinoamericanas.

Frente a esta realidad han surgido fenómenos y teorías: fenómenos que se han dado y se siguen dando indistintamente a través del tiempo. Uno de ellos es el denominado “modelo de reproducción”¹⁹ que surgió en el mismo momento en que América fue conquistada y que consiste en la aceptación de modelos foráneos que no incluyen una interpretación basada en nuestra realidad socio-cultural. España por ejemplo, marcó los inicios de nuestras sociedades a través de sus políticas de colonización, las cuales perseguían hacer ciudad desde su óptica, a pesar de la existencia de asentamientos primitivos ya conformados en el continente. Con respecto a esto Subercaseaux expone que, “*Latinoamérica en consecuencia tendría barroco sin contrarreforma, liberalismo sin burguesía, positivismo sin industria, existencialismo sin segunda guerra mundial, postmodernismo sin modernismo*”.²⁰

¹⁹ Subercaseaux, Bernardo: “Apropiación Cultural en el pensamiento Latinoamericano”, *Revista Colegio de Arquitectos de Chile* CA, N° 10, 1988, pág.33-35.

²⁰ *Ibidem*, pág.34.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Queremos explicar con la cita precedente, y de un modo un tanto exacerbado, que la historia de América no se ha construido a la manera del viejo continente, no obstante, no se desconoce que América igual ha tenido fenómenos sociales particulares que han construido su historia no ajena a las influencias que tuvieron cabida en realidades foráneas, que terminaron por mezclarse con las originarias. Se produce una modelación y ajuste determinando el resultado final de la construcción de nuestras ciudades, sujeta a fenómenos de sincretismo que fusionan lo autóctono con lo importado. Una mixturización que tiene matices entre la nueva instalación y las particularidades territoriales. Se construye un nuevo producto social, que influye en la construcción de las ciudades.

Este fenómeno que al mismo tiempo se constituye en teoría es el llamado “modelo de apropiación”²¹ que consiste en hacer propio lo exógeno, otorgándole el propio ser a aquello que “no pertenece”, en una posición crítica y selectiva. Esta situación contingente genera un cuestionamiento profundo de lo que es la identidad latinoamericana, como ésta se genera y como se transforma, considerando que identidad es un concepto abstracto que se funda en el tiempo, en un proceso evolutivo cultural ascendente, y se manifiesta en la ciudad como hecho concreto tangible y medible.

Así debemos reconocer que Antofagasta, como parte del continente americano, no queda fuera de dicho proceso. Por el contrario, la ciudad es la expresión de ello. De imagen principalmente heterogénea, con un crecimiento con constante aplicación mecánica de modelos que se disponen unos con otros desarticuladamente sin intentar conformar un tejido relacionado a lo existente. Como generalidad, con excepciones, prima el hecho de que no se logra una síntesis necesaria para la generación de una identidad urbana genuina, propia y sólidamente enraizada. Con respecto a este problema, el investigador Enrique Agullo, se refiere a la ciudad describiéndola así: *“Antofagasta hoy ha perdido su sentido. Ahora sólo rememora su pasado como pieza de museo pues está consciente que en algún momento tuvo un pasado valioso”*.²²

²¹ Ibídem, págs. 33-35

²² Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900*, Santiago, Editorial Agullo, 1979, pág. 35.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Antofagasta es una ciudad que surgió improvisadamente, producto de una necesidad empresarial: puerto de embarque del guano, posteriormente plata, salitre y hoy masivamente el cobre y sus derivados. Esta improvisación generó un crecimiento urbano compuesto de impactos foráneos, implantaciones tipológicas y estilísticas, siendo la primera manifestación urbana y arquitectónica una simbiosis con el paisaje natural y el contexto social que concitó un modo de vida inicial marcada por las influencias de extranjeros y que perduró incipientemente en el tiempo.

Propósito de la investigación

El propósito general, a largo plazo; tal vez un trabajo de toda la vida, es aportar a la concientización patrimonial. De este modo, el estudio permite colocar sobre la palestra el preguntarse por la identidad, por aquello que es parte de una ciudad y por lo cual es reconocida. Es decir, la memoria de sus habitantes, por cuanto sólo a partir de ello, es posible reafirmar raíces.

Así, se plantea conocer, para reconocer y actuar con conocimiento en la salvaguarda, el rescate patrimonial, y que a través de ello se pueda asegurar no sólo un crecimiento armónico de la ciudad, donde conviva lo nuevo con lo antiguo, sino que se apunte a vivir con memoria.

Planteamos “develar” el Valor²³ Patrimonial de Antofagasta en lo heterogéneo, volcando la mirada a su espacio urbano, como contenedor de significaciones colectivas²⁴. El acercamiento científico al problema es a través de un estudio evolutivo de la ciudad, detectando el uso que le hayan dado sus habitantes en el tiempo. Cuáles son los espacios públicos que tuvieron un valor asignado, cuáles de ellos han trascendido, las razones de su permanencia en el tiempo, la evolución morfológica y

²³ Ballart, Josep y Jordi e Tresseras: *Gestión del Patrimonio Cultural*. Barcelona, Editorial Ariel, 2001, pág. 18.

Ballart asocia el término “valor” a la idea de patrimonio, comprendiendo que ese Valor sirve para establecer vínculos entre individuos: “... genera un nexo entre transmisor y receptor, un activo valioso que transcurre del pasado al futuro relacionando a las distintas generaciones”.

²⁴ *Ibíd.*, págs. 12-22.

Ballart se refiere a patrimonio colectivo como: “... la manera como se reconoce de forma universal que existen bienes especialmente apreciados que son resultado de una herencia colectiva cultural (nuestro pasado, el pasado de una comunidad, el pasado de toda la humanidad)...conecta y relaciona a los seres humanos del ayer con los hombres y mujeres del presente, en beneficio de su riqueza cultural y de su sentido de identidad.”



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

tipológica de estos lugares, relaciones sostenidas entre ellos y la imagen urbana con la que se presentaron y se presentan.

Se quiere que el estudio se constituya en un antecedente fundamentado, documentado y propositivo que sirva a instituciones públicas y privadas que han realizado y realizan labores en defensa del patrimonio, para con la ayuda de él, encauzar el devenir histórico de la ciudad, y elaborar planes de gestión específicos, retroalimentado con planificaciones mayores de cobertura nacional y local (planes estratégicos a niveles comunales, regionales, nacionales). Es pretensión abordar el estudio en detalle de un sector relevante significativo, con la finalidad de constatar su cambio de piel, no así su esencia como lugar.

Enfoque

El estudio es de orientación patrimonial que se realiza con un enfoque urbano, lo que lo hace inédito dentro de los estudios que se han realizado por diversos investigadores. Esto obedece a una apuesta por el espacio colectivo, el público significado; vale decir, constituido como espacio existencial, un Lugar. Como señala el arquitecto Pablo Gamboa Samper: *“Podemos deducir entonces que el espacio público, o de una manera más amplia y articulada, el espacio colectivo, definición de Maurice Cesari, es o debe ser el espacio más importante en la ciudad, puesto que allí se realiza la actividad fundamental para la colectividad que la habita. De otra manera podríamos decir que es el espacio público el que hace la ciudad y la diferencia de una simple agrupación de casas y edificios”*²⁵. Por ende, es que a partir de este enfoque urbano existencialista, se llegará a la esencia de la ciudad, y a descubrir su sentido de habitarla. El espacio colectivo o público tiene la habilidad de convocar la reunión social, el encuentro ciudadano, e incluso poseer símbolos de la historia de la sociedad a la que pertenece.

Ahora cuando esos espacios públicos o colectivos se constituyen en lugares, con la definición que Christian Norberg Schulz le da al concepto en su libro *Existencia*,

²⁵ Gamboa Samper, Pablo. “El sentido urbano del espacio público”, *Revista Bitácora*, N°7, 2013, págs. 13-18.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

espacio y Arquitectura, y además trascienden en el tiempo, diríamos que estamos hablando de patrimonio. Norberg-Schulz, dice que los lugares de la arquitectura son catalogados como fenómenos concretos que afectan de manera directa al ser y al cuerpo humano en su totalidad. De esta manera, cada lugar poseería su propio "carácter" o "atmósfera" que lo proveería de una identidad. Para este autor, cada lugar particular sobre la tierra posee un carácter que lo identifica, un sentido propio. Sin abandonar el concepto de espacio, afirma: *"el espacio es reintroducido, no tanto como un concepto matemático, sino como dimensión existencial."*²⁶. Por esta razón, el estudio aborda el proceso histórico que ha tenido la ciudad, estableciendo una suerte de periodificación²⁷; es decir, lapsos históricos que establecieron un espacio de tiempo preciso que contuvo actividades significadas por la comunidad.

Marco teórico

El concepto de lugar

Toda vez que un espacio, se convierte en habitable adquiere sentido, y podría decirse que se transforma en **Lugar**. Para Christian Norberg Schulz, el concepto de Lugar en la arquitectura se refiere a establecer una relación con el lugar, una relación de carácter concreto, empírico y principalmente existencial. La noción de lugar en la arquitectura está asociado a una consideración hacia condiciones contextuales, ambientales e históricas, logrando así un carácter distintivo y su propia identidad. Las manifestaciones del espacio existencial son el resultado de una arquitectura de lugar que genera sensación de lugar, de pertenencia y sobre todo un medio de expresión cultural de una comunidad.

La siguiente cita induce a la particularidad que genera pertenencia: *"Porque he descubierto una gran verdad. A saber: que los hombres habitan y que el sentido de las cosas cambia para ellos según el sentido de la casa. Y que el camino, el campo de cebada y la curva de la colina son diferentes para el hombre, según que compongan o*

²⁶ Norberg-Schulz, Christian. *Existencia, Espacio y Arquitectura*, España, Editorial Blume 1975, pág. 54.

²⁷ Waisman, Marina: *El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Bogotá, editorial Escala, 1990.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

no un dominio.²⁸ Esta, plantea una reflexión respecto de valores particulares, individuales a cada persona. Habla de “dominio” como un concepto con el cuál es posible reconocer esa individualidad que tiene valor para una determinada persona. Si trasladamos el concepto “dominio” a lo público, podríamos decir que el dominio que adquieren los espacios públicos o colectivos de una comunidad, sería lo que compone su identidad, por cuánto son la expresión de su particularidad. Por consiguiente su identidad.

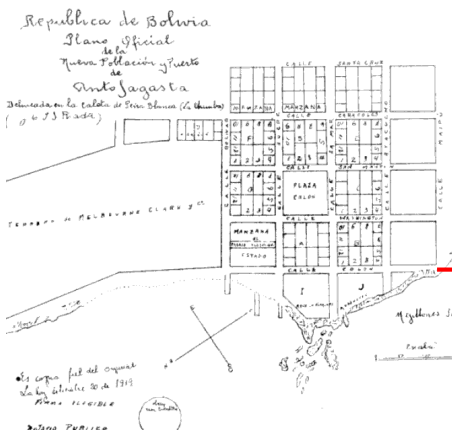
Como hemos expresado en párrafos anteriores, este pensamiento da la posibilidad de buscar patrones identitarios en el espacio público, dado que este también es un espacio que se habita, aunque a diferencia de lo privado, lo hace la comunidad. Antofagasta, nuestro caso de estudio, pareciera no existir patrones identitarios, producto de que sus espacios colectivos presentan una imagen explícitamente heterogénea; es decir, sin un orden manifiesto en su estructura epidérmica, lo que nos hace pensar que ésta, pudiera ser la razón que provoca la actual debilidad conservacionista de su legado. Pero ya sabemos, porque así lo hemos desarrollado en este apartado, que todo hecho arquitectónico y urbano, es contenedor de características y condiciones que pudieran finalmente llegar a estructurar la identidad de una comunidad.

La caótica imagen de la ciudad nos conduce a la búsqueda de ese sentido, factible de encontrar en su estructura interna y subyacente, lo que nos ha obligado a superar el límite de un análisis objetivo y objetual, para adentrarnos en encontrar valores no explícitos que se cruzan con aspectos socioculturales y existencialistas, posibles de encontrar en lugares de importancia que la historia del poblado nos relata. Así, para de la Rivas, la historia se configura como un “acontecer que ha configurado lugar”²⁹, estableciéndose indisociable del devenir identitario de las comunidades.

El concepto de lugar traslada e inserta el habitar en un escenario compuesto. Oriol Bohigas, en su libro *La città come spazio progettato* dice:

²⁸ Saint Exupery, Antoine: *Ciudadela*, Librodot.com, disponible en http://librodot.com/es/book/detail_prod/8060.pdf, pág. 8.

²⁹ Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar...*, op.cit. pág. 8.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

“la ciudad es una máquina eficaz para realizar dos operaciones simultáneas: la información y la accesibilidad. Información y accesibilidad se confunden en una única operación basada en la oferta aleatoria del escenario urbano. Muchas veces el ciudadano circula por las calles y las plazas sin la intención específica de buscar una cosa determinada. No la busca pero la encuentra casualmente y en esta casualidad está la inmensa riqueza social y cultural de la ciudad».³⁰

Josep Parcerisa, arquitecto catalán, en su libro *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*, expone que: “la ciudad es un gran registro de sucesos (...) un libro abierto”³¹, asignándole a la ciudad un rol protagónico en la entrega de información de los acontecimientos que reflejan una determinada sociedad.

Por ende, abordaremos este estudio mirando la ciudad y como esta se ha transformado en el tiempo, identificando, como ya lo hemos dicho, su estructura significativa que a futuro permita contar con insumos suficientes para desarrollar un trabajo de preservación y gestión patrimonial urbana. Según Waisman, “Si el patrimonio es considerado como apoyo a la memoria social, uno de los factores más importantes a considerar es la presencia de sus habitantes”³², que para nuestro caso, el objeto de estudio son los habitantes que crearon y vivieron dichos lugares importantes de la ciudad.

Se trata por tanto de comprender las causas sociales y el grupo humano que habitó Antofagasta, que estableció una forma de ciudad con un determinado orden, tipologías constructivas, e imagen urbana, como paisaje global. Ahondando en lo expresado anteriormente, se señala que este trabajo reclama iniciar su estudio desde la morfología urbana. Por lo tanto, se incluye aspectos de índole sociocultural, económica, geográfica, además de las formas urbanas que permiten entender las transformaciones del paisaje urbano y los significados asociados a ellos. Una manera de graficar lo expuesto con una mirada más sublime de expresarlo, se expone en la siguiente cita de Josep Parcerisa: “La ciudad es el lugar en el que los edificios

³⁰ Parcerisa Bundó, Josep. *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del urbanismo*. Santiago de Chile, Ediciones ARQ Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, pág. 12

³¹ Ibídem. pág.10.

³² Waisman, Marina: *El interior de la Historia...* op.cit pág. 28.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

trascienden su individualidad, allí donde distintas piezas adquieren en su proximidad, nuevo sentido y belleza."³³

Este concepto de Lugar se refiere a aquél que procuran las personas por habitar. Es el espacio dentro de la ciudad con una definida connotación o significado en un determinado tiempo reconocible en la evolución de la ciudad, que pudiera haber perdurado más allá de las transformaciones experimentadas producto del transcurrir del tiempo. Ratificando el valor de la identidad en lo urbano, y restándole importancia a la configuración de la imagen, por consiguiente, valorando aspectos no tangibles, Parcerisa, escribe lo siguiente: *"Si se asigna trascendencia a la consolidación de la identidad cultural de un grupo social, el patrimonio arquitectónico y urbano adquirirá valor en función de su capacidad como elemento de identificación y apropiación del entorno. Los valores a reconocer entonces serán antes que los derivados de la imagen"*³⁴

La indagación histórica arrojará espacios urbanos, *lugares* que han sido conformados y significados en un espacio-tiempo por las personas, pudiendo esa valoración haberse esfumado no existiendo hoy, incluso, su conformación física. Sin embargo, y a objeto de este estudio, si el contenido de lo que ya no está, en lo físico y en lo inmaterial, es valorable desde la historia de Antofagasta y los antofagastinos, puede pasar a constituir un elemento rescatado, plasmado en un testimonio escrito que lo dé a conocer y difundir. Esto para preservar un legado, como parte de lo que a futuro pudiera ser constituyente de un Plan de Gestión Patrimonial orientado a la transmisión de una herencia. Bollnow explica lo antes dicho, en su libro *Hombre y Espacio*, con lo siguiente: *"sólo en el enraizamiento en un lugar determinado puede el hombre adquirir la firmeza que le permitirá prevalecer contra el asalto del "desierto" que simboliza el tiempo que lo destruye todo"*³⁵

Apoyando la importancia del arraigo, Juan Luis de la Rivas Sanz expresa que, *"el fundamental carácter del habitar es disponer y preservar"*³⁶. Heidegger habla del

³³ Parcerisa Bundó, Josep. *La ciudad no es...* op. cit. pág. 29.

³⁴ Ibídem. pág. 128.

³⁵ Bollnow, Otto. *Hombre y...*, op.cit pág. 68.

³⁶ Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar...*, op.cit. pág. 77



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

mundo como el hogar de las personas. Disponer y preservar significa cuidar, tomar el mundo bajo su cuidado, ordenarlo. Habitar como preservar es cuidar el mundo haciéndolo presente en las cosas.

Conceptualmente el estudio se regirá por el significado de la palabra **Lugar**, que sin lugar a dudas es el medio a través del cual se alcanzará a conocer el legado identitario de la ciudad. Cuando se hable de **Lugar** nos referiremos a un espacio físico de la ciudad dotado de significado dado por las personas que lo generaron. Esto porque consideramos que el significado de la arquitectura es la sustancia misma de la historia, y su conocimiento el objeto último de este estudio. **Lugar** para Josep Muntañola es: *“un significante o símbolo de la coexistencia espacio temporal de un orden valórico sociofísico”*.³⁷ Según el arquitecto Luiz Dos Reis – Alves, *“El espacio se transforma en lugar a medida que adquiere definición y significado. Cuando el espacio nos es enteramente familiar, se torna en lugar”*³⁸. El arquitecto Norberg-Schulz busca en la filosofía griega una reflexión sobre el concepto de Lugar. Afirma que el lugar es más que una localización geográfica, o sea, más que un simple espacio. *“El lugar es la concreta manifestación del habitar humano”*³⁹. El autor sostiene que el mundo, como lugar, está constituido por elementos que transmiten significados. En cuanto a la esencia (sentido originario) del lugar, Norberg-Schulz, nos dice que los griegos entendían que cada lugar poseía su propia identidad o su *stabilitas loci*.

Para Norberg-Schulz, el habitar significa mucho más que el abrigo, habitar es sinónimo de lo que él llama soporte existencial. El soporte existencial, objetivo de la arquitectura, es conferido al habitante a través de la relación entre éste y su medio, a través de la percepción y del simbolismo. El soporte existencial lo plantea como la relación entre tierra y cielo; tierra que sostiene y contiene, y cielo que da carácter. Ambas definiciones extraídas de lo que Heidegger expone en su discurso pero que expresan el sentimiento de hacer notar la existencia de un espacio significado, que siendo analizadas por la percepción y por el simbolismo permitirán el soporte existencial, o sea la capacidad de habitar.

³⁷ Muntañola Thornberg, Josep. *La arquitectura como Lugar*. Cataluña, Ediciones UPC, 1996, pág. 57

³⁸ Dos Reis –Alves, Luiz Augusto; “El concepto de Lugar”, *Revista cfrd* N°39, 2012, pág. 2.

³⁹ Norberg Schulz, Christian: *Existencia*,...op.cit. pág 76.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Es importante aclarar la diferencia entre espacio y lugar. Etimológicamente la diferencia entre espacio y lugar, es que a la primera se le asigna una condición física, de medida en sí misma; siendo que lugar se define como *“Espacio ocupado o que puede ser ocupado por un cuerpo cualquiera”*⁴⁰, por lo tanto incorpora la participación de seres para su comprensión. En otras palabras, el espacio sólo se vuelve un lugar en el momento en que él es ocupado.

Aldo Rossi, por el año 1971, habla del “locus” en su libro *La Arquitectura de la ciudad*⁴¹ definiéndolo como *“aquella relación singular y sin embargo universal que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en ese lugar”*⁴²

Christian Norberg Schulz habla además de “soporte existencial”, de “Genius Loci”, y con este término se refiere al espíritu del lugar, diciendo que sólo entendiendo nuestro lugar, podemos participar creativamente y contribuir a su historia.

Rivas, en su libro *El espacio como Lugar*, desarrolla la definición de lugar, incluyendo el concepto de identidad y asignando al concepto de pertenencia como una característica. *“La identidad como ser específico de cada lugar es abordada desde la noción de pertenencia. Esta última muestra el carácter concreto del espacio al implicar en cada lugar su orden y elementos característicos con aquello que lo configura y lo hace ser de tal forma.”*⁴³

Finalmente diremos que a pesar de la tendencia a la desfragmentación o a una impresión anárquica de la imagen de la ciudad de Antofagasta, lo relevante de la idea de lugar es que se *“supone algo diferente a la búsqueda de una arquitectura bien implantada. La idea de Lugar aparece en el esfuerzo disciplinar de la arquitectura por refundamentar su saber autónomo (...) El lugar es aquí un contenido cultural específico en singular relación con la historia (...) la idea de lugar destaca el carácter que*

⁴⁰ <http://www.wordreference.com/definicion/lugar>.

⁴¹ Rossi, Aldo: *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1979, págs. 37-38

⁴² *Ibidem*. pág 38.

⁴³ Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar...* op.cit.pág 42.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El material gráfico como instrumento de investigación

Es importante señalar que para alcanzar el objetivo planteado en esta investigación estamos trabajando con el relato histórico, así como con un análisis de material gráfico compuesto por archivos planimétricos y fotográficos siendo estos últimos una fuente de información, tal como lo expresa Tzvi Tal, historiador de la Universidad de Tel Aviv, publica que *“los procesos de identidad colectiva incluyen la producción y reproducción del pasado, utilizando como materia prima las imágenes que grupos humanos inventan, conservan, renuevan y difunden”*⁴⁴

No obstante, estas imágenes, en tanto producción y reproducción del pasado⁴⁶ nos permiten obtener interpretaciones de acontecimientos, que en el contexto presente, invocan y promueven discursos ya significados a partir de la interpretación. En otras palabras la fotografía como tal es una expresión de comunicación para un grupo humano determinado. Al respecto Gabriela Raposo expone:

*“Aunque la realidad haya sido transcrita, manipulada o procesada, la fotografía no pone en duda la verdadera existencia de la realidad. De hecho es todo lo contrario. La credibilidad de la fotografía siempre ha descansado en el carácter único de su relación inicial con el mundo que pone en imágenes, una relación que se considera fundamental para que opere como sistema de representación “una especie de depósito de la realidad”*⁴⁷

Ocurre con las fotografías documentales que transmiten un relato, como imágenes que se constituyen en íconos de memoria, donde el registro sensible de lo visto las posiciona como discursos de verdad. Esto se ha motivado tanto por el plano de validación que ofrecen las imágenes por su afán evocativo y su capacidad de provocar memorias que es el fin de esta investigación.

⁴⁴ Rivas, Juan Luis de las. *El espacio como lugar...*, op.cit. pág. 79.

⁴⁵ Tal, Tzvi. “Alegorías de memoria y olvido en películas de iniciación: Machuca y Kamchatka”, *Revista Aisthesis* N° 38, 2002, págs. 36 – 151.

⁴⁶ Raposo Quintana, Gabriela. “Narrativas de la imagen: Memoria, relatos y fotografía”, *Revista Chilena de Antropología Visual* N° 13, 2009, Pág. 6.

⁴⁷ *Ibíd.* pág.13.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Objetivos Generales

- Fortalecer el conocimiento patrimonial y contribuir en generar conciencia acerca de la importancia que éste tiene para consolidar los valores culturales de una sociedad.
- Develar la Identidad de los espacios urbanos de la ciudad.

Objetivos Específicos

- Desarrollar un estudio histórico de la conformación de la ciudad de Antofagasta.
- Determinar etapas evolutivas de la ciudad representadas en espacios significativos de la ciudad.
- Evaluar la incidencia territorial en la conformación de la ciudad.
- Evaluar la incidencia del trazado ferroviario en la ciudad.
- Examinar los valores patrimoniales que existen en cada uno de los lugares singulares.

Hipótesis

- Si se asegura una convivencia armónica del Patrimonio arquitectónico que compone e integra los espacios urbanos significativos de Antofagasta con el crecimiento contemporáneo y demandante de la urbe, se garantiza la permanencia de su imagen en el colectivo antofagastino, y por tanto se consolida como **Lugar** integrador de historia y por consiguiente de la Identidad de Antofagasta.

La escasa noción que repetidamente se ha expresado en el presente documento, acerca de la falta de apreciación patrimonial que existe en el habitante antofagastino y su entender en que el patrimonio de Antofagasta, dista de ser aquello “antiguo” por sí sólo, independiente y ajeno al espacio en el que se inserta, ha concitado a esta hipótesis, que baraja como apuesta a que la consolidación de la identidad del antofagastino va por el camino del reconocer el Valor patrimonial asociado a un determinado **Lugar** o Espacio Urbano significativo, más que por el reconocimiento de individualidades dispersas en el territorio.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Ahora es aquí específicamente hacia dónde va dirigida esta hipótesis, que apuesta a que se puede preservar una determinada identidad en la diversidad. En el espacio urbano está presente la historia, la convivencia de uno o más periodos de la historia de Antofagasta.

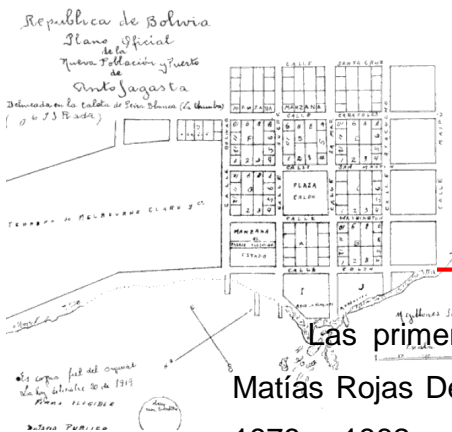
Estado de los estudios

A la fecha no se han realizado estudios acerca del valor patrimonial de la ciudad de Antofagasta desde su estructura urbana. Tampoco se ha abordado interdisciplinariamente, principalmente, aludiendo a enfoques antropológicos y/o sociológicos, considerado como herramienta fundamental para consolidar y fortalecer la **IDENTIDAD** de un pueblo.

Los textos e investigaciones que hay de la ciudad son antecedentes importantes que relatan historia del poblado. Otros se refieren al estudio específico de un bien en particular, generalmente por la connotación histórica y/o formal que este posee, como es el caso de la Refinería de plata de Pulacayo, conocida como las Ruinas de Huanchaca.

Un trabajo importante ya más dirigido a una valoración del patrimonio de la Región de Antofagasta ha sido el ***Inventario del Patrimonio Cultural Inmueble de la II Región***, por iniciativa del Departamento de Patrimonio del Ministerio de Obras Públicas, y cuyo trabajo fue realizado por un equipo interdisciplinario liderado por el arquitecto Claudio Ostria, bajo la conducción de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas de la Región de Antofagasta, el que se ha constituido en testimonio gráfico de algunos edificios que simplemente ya han sido derribados, no siendo suficiente para sensibilizar más que a las autoridades, a la comunidad en general, para la conservación y/o puesta en valor del patrimonio allí inventariado.

Al momento de iniciar la presente investigación podemos mencionar que se cuenta con una amplia disponibilidad de textos escritos por historiadores de la zona acerca de la evolución histórica de Antofagasta, los cuales han sido utilizados como textos de estudio para llevar adelante el desarrollo del objetivo del estudio.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las primeras informaciones de valor histórico sobre Antofagasta se deben a Matías Rojas Delgado, cuyos artículos publicados en la prensa de Antofagasta entre 1876 y 1882 están recopilados en su libro ***El Desierto de Atacama y el territorio Reivindicado***, impreso en 1883. El hecho de que Rojas iniciara sus publicaciones periódicas en 1876, lo clasifican como un autor contemporáneo de hechos hoy día históricos, valor que se acrecienta si consideramos que, en su profesión de ingeniero, actuaba en Antofagasta ya en 1871, propiamente en los albores de este pueblo, y que en los años siguientes (1872, 1874, 1875 y 1876), tuvo destacada actuación en las labores del Municipio.

El libro ***Narraciones Históricas de Antofagasta*** de Isaac Arce Ramírez, es una fuente primaria de notable valor, por cuanto el historiador era contemporáneo a la época de su relato. Escribe desde el paso de Juan López, primer poblador de la caleta hasta que el asentamiento se convirtiera en ciudad progresista, como él la define. Incluye en su texto el rol bélico que también experimentó la ciudad durante la Guerra del Pacífico y toda la odisea salitrera vinculada al puerto. El libro se constituyó en un hito de la historiografía de Antofagasta y es considerado un aporte al rescate y difusión de los acontecimientos y la obra de personajes relevantes en la evolución de la ciudad trascendente para la identidad cultural del pueblo. Las fuentes utilizadas por Arce han sido decretos varios del gobierno de Bolivia y Chile, antecedentes entregados por personas residentes de Antofagasta, archivos, fotografías y testimonios personales, (contemporáneo a la época de la Guerra del Pacífico), diarios regionales de la época, etc.

Al tenor de este primer libro recopilatorio, existen otros como ***Antofagasta, historia de mi ciudad***, de Juan Luis Panadés Vargas y José Antonio González Pizarro, que invita a un conocimiento histórico de los grandes fenómenos hasta el detalle de los acontecimientos que forjaron la historia de Antofagasta, haciendo un recorrido desde épocas coloniales cuando el territorio era utilizado como hilo comunicador con el Perú y la costa, la ruta de comercio con el alto Perú, la actual Bolivia, hasta cuando se produjo su gran transformación iniciándose como poblado, contemporáneo a la independencia de países americanos dando paso a una nueva



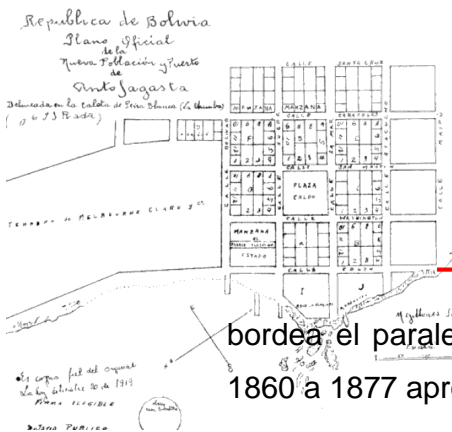
Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

vida republicana, a mediados del s. XIX, producto de la inmigración de europeos que buscaban aventurarse y expandirse económicamente en América acompañado esto por las necesidades de productos, como el salitre, para reactivar su gastada agricultura.

Fundación de Antofagasta y su primera década de Jorge Cruz Larenas, también desarrolla la historia de Antofagasta desde antes de su conformación como asentamiento. Relata desde la época de la colonización en América desarrollada como capítulo primero para posteriormente referirse a lo que denomina como era independiente, en un segundo capítulo, donde aborda las razones que motivaron al poblamiento de la entonces Peñablanca hasta su crecimiento y fuerte auge a fines del s XIX.

Antofagasta la ciudad Heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900 de Enrique Agullo Bastías, de la misma manera que los autores que le preceden en estas líneas, se refiere a la ciudad como historia, incorporando en sus textos su apreciación acerca de los datos que obtiene, lo cual deber responder a su formación periodística. Incorpora una muy breve visión acerca de la vida social de la época, así como del periodismo local. Utiliza como fuentes libros de historia de Antofagasta como los de Arce, de historia de la Guerra del Pacífico, historia de Chile, historia de la Marina Mercante de Chile, libros de Viajes del R. A. Philippi, historia de Bolivia, periódicos de Chile, Perú, Bolivia, Estados Unidos, España y Gran Bretaña desde 1850 a 1900, fotos, mapas y planos del archivo municipal de Antofagasta, y del Archivo Nacional de Santiago.

Orígenes Históricos de Antofagasta de Oscar Bermúdez Miral, es una Obra premiada en el Concurso Histórico Nacional sobre el Primer Poblamiento de la Ciudad de Antofagasta auspiciado por la Ilustre Municipalidad local. Estamos hablando del año 1965. El libro se publica el año 1966. El contenido del libro es el relato de la evolución histórica de la ciudad, sus orígenes, focalizando el área de estudio no sólo en el asentamiento mismo de la actual Antofagasta, sino siendo en palabras propias del autor: *“un aporte a la historia general del Norte”*⁴⁸, al abarcar un territorio que



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

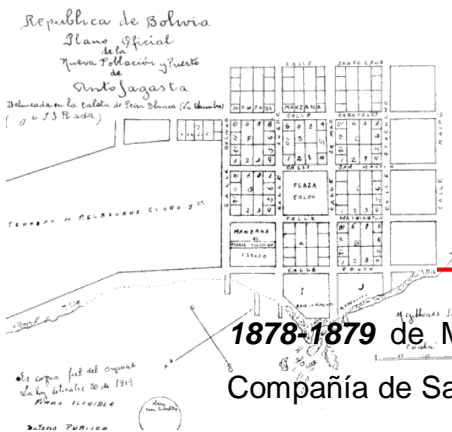
bordea el paralelo 20°N. Los años de su investigación se enmarcan entre los años 1860 a 1877 aproximadamente.

Antofagasta, una historia en imágenes de Juan Panadés Vargas, Floreal Recabarren, Antonio Obilinovic, y Alfonso Calderón. En términos generales este libro es una recopilación fotográfica de la época obtenidas gracias a la colaboración de familias y personas de Antofagasta. Cada imagen se acompaña por un relato descriptivo del lugar al cual corresponde la toma, antecedentes históricos de gestación, años de edificación, arquitectos y desenlace. Ya sea de lugares concurridos de la época como edificios relevantes por su connotación arquitectónica. En su mayoría las imágenes son de 1875 hasta 1925.

Imágenes y personajes de Antofagasta de Corporación Pro Antofagasta; PROA, es un libro que plasma las vidas de personajes que forjaron la historia de la ciudad, en su mayoría foráneos atraídos por las riquezas de un suelo mineral generoso. De un relato biográfico de 110 personajes, el desarrollo sucinto del legado que dejaron en Antofagasta, se abre una posibilidad más de entender a través de sus obras la construcción de la ciudad y la sociedad que la conforma.

Episodios de la Vida Regional de Floreal Recabarren, es un texto que desarrolla la historia de Antofagasta desde sus inicios hasta mediados del siglo decimonónico, a través de episodios que tuvieron relevancia en la vida de Antofagasta, como la creación de un Concejo Municipal, el descubrimiento del Mineral de Plata de Caracoles, etc. El estudio plantea un interesante modo de desarrollar un retrato de la ciudad relatando el impacto que sus hechos significativos generaron en la población, y los personajes que la forjaron. El libro es una invitación a realizar un recorrido documentado por Antofagasta y los asentamientos que la rodearon e incidieron en ella.

Otros textos aluden a la ciudad de Antofagasta dentro de un contexto productivo por la importancia que tuvo la explotación del salitre a fines del siglo XIX. Uno de ellos es ***El salitre de Tarapacá y Antofagasta durante la ocupación militar chilena*** de Oscar Bermúdez Miral. ***La Compañía salitrera y la ocupación de Antofagasta***



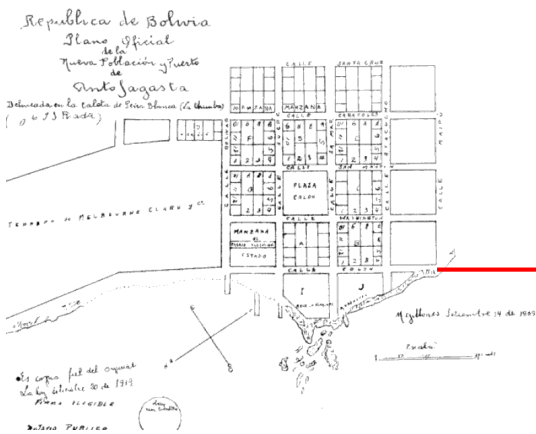
Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1878-1879 de Manuel Ravest Mora, es un compendio de correspondencia de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta y de la Casa Gibbs, uno de sus mayores accionistas. Son documentos según el autor, inéditos en su mayoría conservados en Antofagasta y Londres. El libro a través del estudio de la mencionada correspondencia intenta establecer las verdaderas razones que generaron la Guerra del pacífico, la incidencia que tuvo la Cía. salitrera en su provocación, y la independencia del presidente de la época frente a las presiones establecidas por los empresarios salitreros pertenecientes a la oligarquía que gobernaba el Chile de la época.

Agrupados en otro orden de textos están aquellos que se constituyen en el relato de obras de marcado interés productivo, artístico y/o patrimonial, signos de una época de la historia de Antofagasta. Entre ellos encontramos: **Coloso, una aventura histórica** de Floreal Recabarren Rojas, Antonio Obilinovic, y Juan Panades, **Noticias sobre la Iglesia Católica en la Provincia de Antofagasta** de José María Cassasas, que es una compilación de documentos sacados del arzobispado de Antofagasta, para entregar al lector una visión general del desarrollo que tuvo la iglesia católica en la región, y particularmente en la ciudad de Antofagasta. Para efectos de la presente investigación aporta con breves datos de la evolución que tuvo la infraestructura eclesiástica en la ciudad.

También obedeciendo a temas particulares hemos encontrado textos de personajes que hicieron historia en el poblado de Antofagasta, o de colonias extranjeras en la zona. Entre ellos encontramos, por mencionar algunos: **José Santos Ossa Vega** de María Teresa Ahumada Manchot, **Presencia eslava en el norte de Chile** de Marcelo Corvalán.

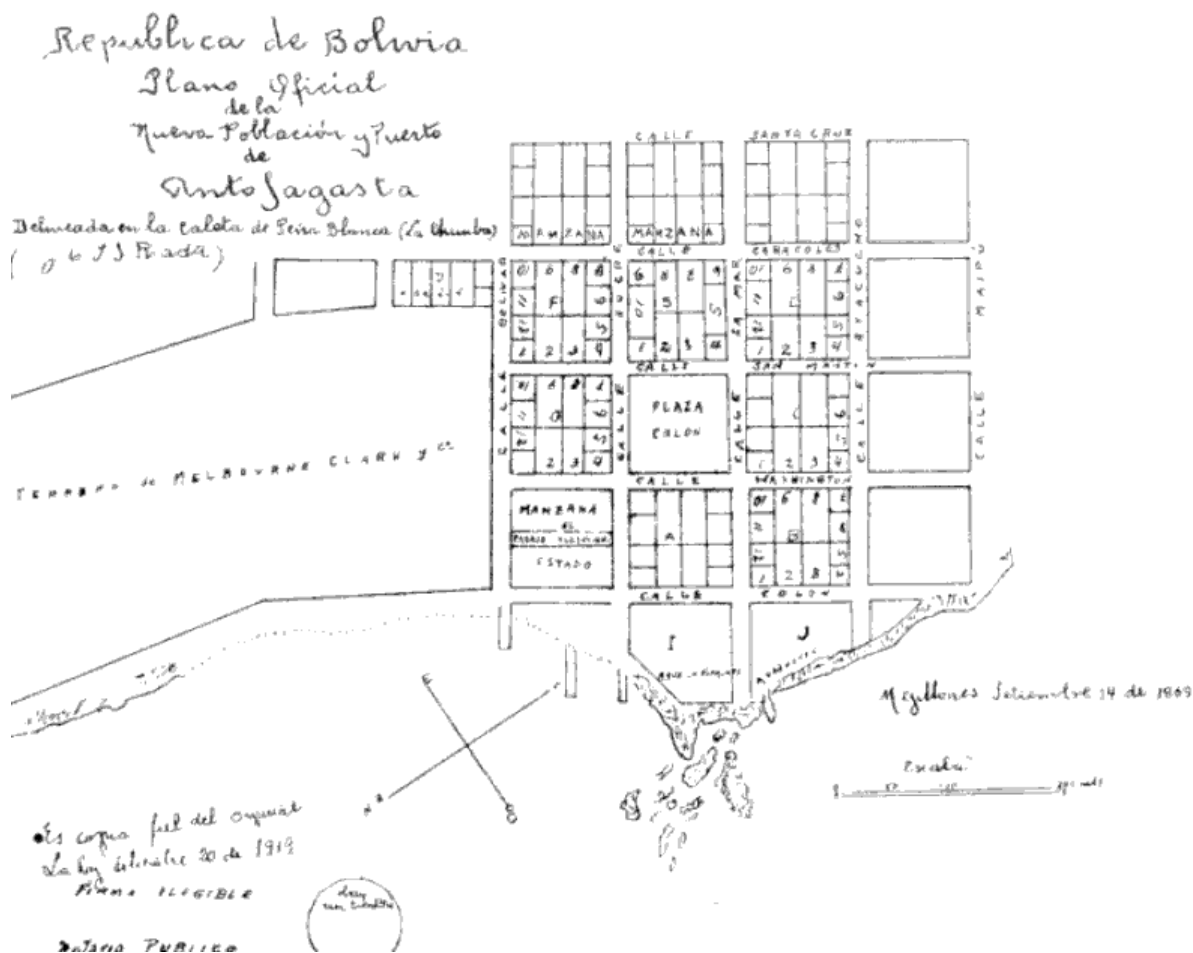
Y por la estrecha relación del surgimiento y la evolución histórica de la ciudad de Antofagasta con la industria salitrera hemos trabajado con las **Memorias de la Compañía de salitres y Ferrocarril de Antofagasta**, correspondientes a los años de 1872 a 1877.



Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO I

EL ORIGEN DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1.1.- Ubicación y Situación geográfica de Antofagasta



Fig.1: Mapa del continente americano, 2015

Fuente: <http://www.dibujalia.com/dibujos-mapa-america-politico-4130.htm>

Se grafica en esta imagen la ubicación de la II Región de Antofagasta en el continente americano.

El relieve de la II Región de Antofagasta de Chile, se presenta dominado por las alturas en que se confunden sus formas fundamentales. La Cordillera Andina presenta cordones precordilleranos como la Cordillera Domeyko y luego amplios salares como el de Atacama, ubicado en el sector altiplánico, contrastando con las altas cumbres de volcanes como el de Ollague, el Socompa, el Huillaillaco, (ubicados en el límite internacional chileno-argentino), que poseen alturas que fluctúan entre los 5.000 y 6.000 mts. sobre el nivel del mar. La depresión intermedia está representada por el Desierto de Atacama. Y la Cordillera de la Costa, en su vertiente Occidental (oeste) se presenta alta y compacta, hacia el oriente (este) desciende hasta confundirse con la depresión intermedia, las planicies litorales son muy angostas y han permitido el establecimiento de los puertos de Tocopilla, Antofagasta, Mejillones y Taltal.⁴⁸

⁴⁸ Vicencio Sandoval, Daniza. *Ciudad y naturaleza. Los hechos geográficos, Caso: ciudad de Antofagasta*. C.U. México, D.F., 2004. Pág. 15.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Antofagasta, emplazada en el norte grande de la República de Chile, es la capital de la Segunda Región y está ubicada en la latitud 23°39' Sur de América, 70°28' Oeste, limitando con la Cordillera de la Costa por el oriente desarrollando una altura promedio de 2.000 mts. sobre el nivel del mar siendo esta interrumpida por quebradas, destacándose: La Chimba, La Negra, Salar del Carmen y La Cadena. Y por último, el Océano Pacífico hacia el poniente.

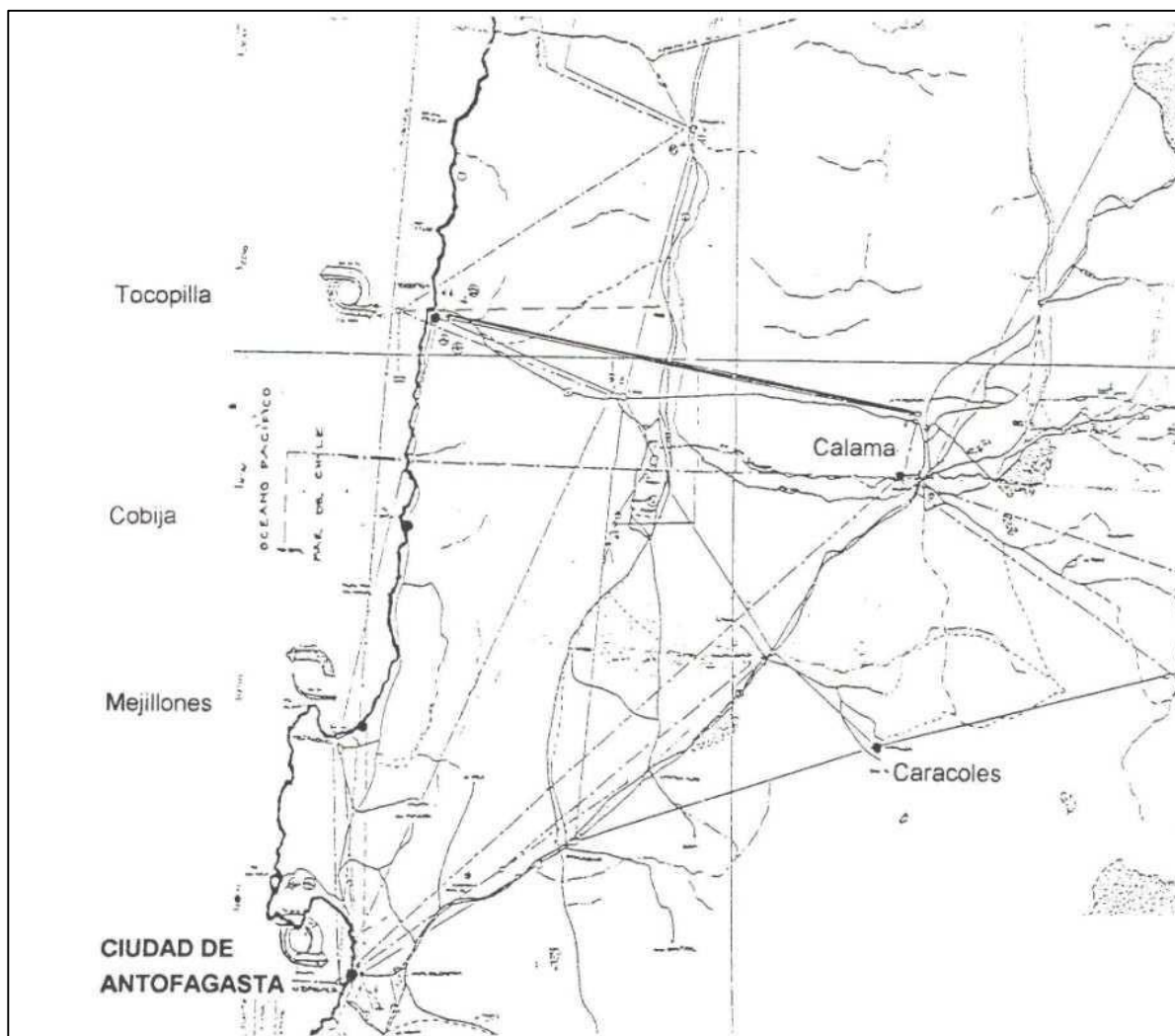


Fig.2: Plano de la Región de Antofagasta, 1880 aproximadamente.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El área de asiento de la ciudad corresponde a una planicie litoral asignada por un proceso de abrasión marina, que es relativamente estrecha, con un ancho de aproximadamente 3 kms., (comprendida desde Punta de Lagarto hasta Punta de Reyes), angostándose progresivamente hasta cerrarse en el área de Caleta Coloso, donde la cordillera de la costa interrumpe el desarrollo de la planicie transformándose en un Farellón costero, perpendicular a la línea de la costa. Hacia el norte la plataforma se ensancha y termina por conectarse con la extensa planicie litoral que se desarrolla entre Cerro Moreno y Mejillones.⁴⁹

La región se caracteriza por la ausencia de playas de arena a causa de la morfología costera, la escasez de sedimentos finos, proveniente tanto de terrazas marinas pleistocénicas, como de aporte continental. El entorno que rodea la ciudad de Antofagasta contiene depósitos de arena muy escasos, encontrándose principalmente en las partes altas del litoral, a excepción del área que cubre la península de Mejillones desde la bahía homónima por el norte hasta La Portada por el sur, teniendo como límite oriente y poniente respectivamente la cordillera de la costa y las cumbres de los cerros Mejillones y Moreno.

Las fuentes de agua para el abastecimiento residencial, industrial y general de la ciudad, no se localizan en el territorio comunal de Antofagasta, sino estos provienen de localidades como Toconce, ubicadas en las áreas cordilleranas de la Provincia de El Loa. Siendo el río Loa el único en la región. Sus aguas y las de sus afluentes, el San Pedro y San Salvador, son aprovechadas en la agricultura, en las labores mineras y en la pequeña central hidroeléctrica de Toco.⁵⁰

⁴⁹ Ibídem. pág. 2

⁵⁰ Ibídem. pág. 29.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
 Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1.2.- Antecedentes administrativos de la Zona de Atacama

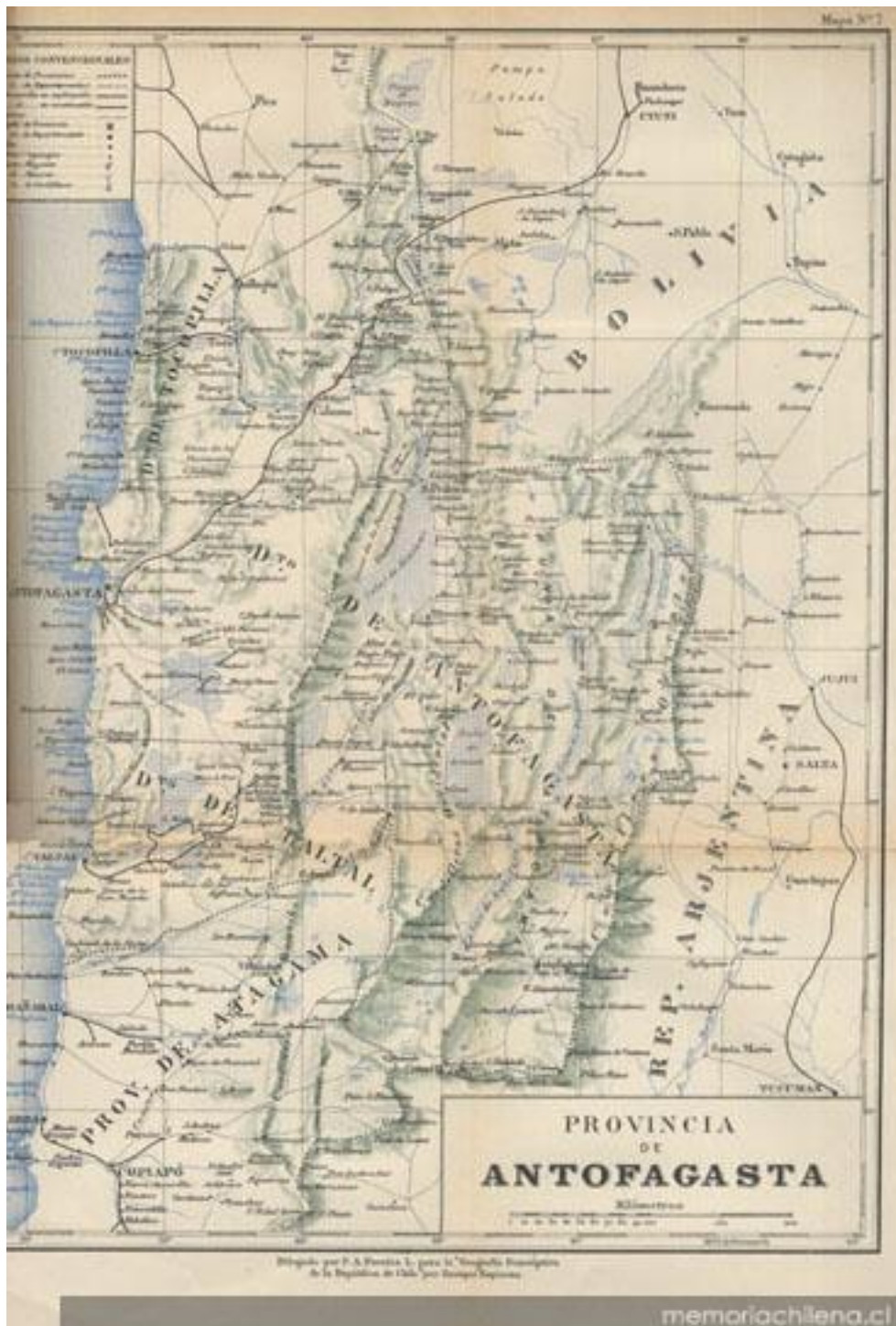


Fig.3: Mapa Provincia de Antofagasta, 1885.
 Biblioteca Nacional de Chile
 Fuente: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68236.html>



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Administrativamente la zona de Atacama había sido dividida en 1839 como un Departamento que tenía dos provincias: La litoral Lamar, y la de Atacama. Dependía del Virreinato del Perú, pasando una parte de Atacama a ser administrada por la República de Bolivia que se había constituido como nación independiente el 6 de agosto de 1825⁵¹, gracias a la intervención del General Antonio José de Sucre en la Asamblea reunida en Chuquisaca, bajo el alero de Simón Bolívar; quién además por su parte había decidido que la nueva República debía contar con una salida al mar, por lo que había incluido una extensión de costa en el Pacífico y una provincia que comprendía aproximadamente lo que es hoy la Región de Antofagasta, sin quedar expresamente establecido la frontera exacta entre ambos países.

Como puerto se decidió por Lamar como salida, conocido posteriormente como Cobija, distante a unos 200 Km. al norte de la ciudad de Antofagasta. Una vez descubiertas las guaneras, y los importantes yacimientos de plata y salitre, comenzó el interés de ambos países en dejar definido los límites de sus respectivas fronteras. En el libro *Historia de Chile* de Collier, se describen los límites de la ciudad como sigue:

“La frontera entre Bolivia y Chile no estaba delimitada: “corría a través de uno de los desiertos más secos del mundo, ninguno de los países parecía haberse preocupado excesivamente por su ubicación exacta. El descubrimiento de plata, guano y finalmente salitre dio enorme valor a Atacama. De pronto, ambas naciones luchaban con fuerza por controlar el desierto que antes habían despreciado”.⁵²

Fue así como hubo dos tratados de límites. En 1866 se firmó el primero que fijaba como frontera el paralelo 24, esto es distante a unos 250 Km. al sur de Antofagasta, y dejó una zona compartida entre los dos países: el territorio comprendido entre los paralelos 23 y 25, lo que llevó a que Chile y Bolivia acordaran repartirse en partes iguales las riquezas que se produjeran por la extracción de los minerales en

⁵¹ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con Historia*. Antofagasta, Ediciones Empresa Periodística El Norte, 2000. Pág. 59.

⁵² Collier, Simon et al. *Historia de Chile 1808-1994*. Madrid, Cambridge University Press, 1998.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

dicha zona. En 1874 se fijó la frontera en el paralelo 24, eliminándose la zona compartida. En compensación, Bolivia se comprometió a no subir durante 25 años los impuestos “a las personas, industrias y capitales chilenos”⁵³.

Cabe mencionar que estas tierras durante mucho tiempo no revistieron mayor interés en consolidarlos como asentamientos permanentes, sino más bien por su características utilitarias de ser puertos, razón por la que sólo hasta la Guerra del Pacífico⁵⁴ en 1879, y motivado por el interés netamente económico, la jurisdicción otorgada por el Virreinato del Perú al Pueblo Boliviano, pasó a ser del Chile Republicano de la época⁵⁵. El historiador Barba señala: “*En medio de este gran despoblado de Atacama, en el camino hacia Copiapó, se alza el cerro llamado por los marinos el Morro Moreno, el cual solía ser considerado por los que viajaban por tierra como divisoria de los reinos del Perú y Chile*”⁵⁶. Es importante conocer que la mayoría de sus habitantes eran chilenos procedentes de ciudades emplazadas más al sur, en especial de Santiago y Valparaíso, además de extranjeros, que en su mayoría eran inversionistas de las empresas mineras y comerciantes. Al respecto González expone: “*La población boliviana en el litoral siempre fue escasa comparada con otros segmentos demográficos presentes en Antofagasta. Así lo revela el censo de 1875 y más tarde el levantado en 1878, ambos por el municipio antofagastino*”⁵⁷. El mismo autor indica que el mayor número de extranjeros, especialmente bolivianos, se presenta en pleno apogeo minero de Antofagasta, hacia 1907; vale decir, cuando ya el territorio pertenecía oficialmente a Chile. Expone:

“*Si nos acercamos a la población boliviana, la mayor presencia acontece en el año 1907: ese año marcó el cenit de los extranjeros en Chile con 4,2% del total, es decir 134.524 habitantes eran extranjeros, de los cuales un 16% eran bolivianos- o sea 21.968- a nivel nacional, mientras Antofagasta registra un 19,5% de extranjeros, casi cinco veces más que la media nacional, de los cuales un 40% eran bolivianos, 5.828 personas. En 1920 la reducción de extranjeros es drástica demostrado en el 3% del total nacional. En 1930 la población boliviana- a nivel nacional- quedó*

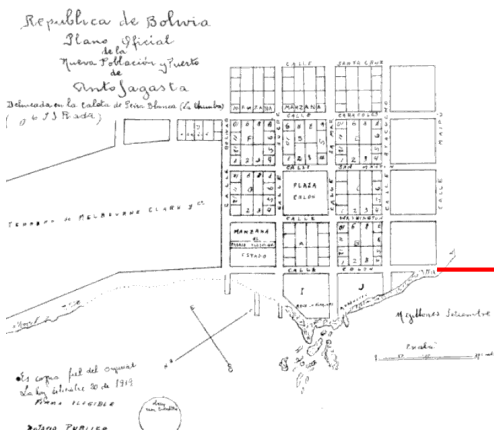
⁵³ Arce, Isaac. *Narraciones históricas de Antofagasta*. Antofagasta, Editorial Proa, 2004, pág.363.

⁵⁴ Guerra por acuerdos limítrofes entre Chile, Perú y Bolivia durante el año 1879

⁵⁵ Esteve Barba, Francisco. *Descubrimiento y Conquista de Chile*. Santiago de Chile, Editorial Salvat, 1946.pág.320

⁵⁶ *Ibidem.*, pág. 323.

⁵⁷ González, Antonio et al. “La presencia boliviana en el desierto de atacama, después de la postguerra de 1879. Patrones de migración e inserción en la sociedad de Antofagasta. Chile”, *Centro de estudios históricos jurídicos*,2014, pág. 3



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

reducida a la mitad de 1920. En Antofagasta, en 1930 se registraron 5.315 bolivianos.⁵⁸

1.3.- La ciudad dentro del territorio del Norte Grande.

Hace aproximadamente 150 años, se inicia en el desierto del Norte Grande la ocupación contemporánea de los territorios, incidiendo con esta acción la antigua estructura colonial y post-colonial de la zona, cuya economía se basaba en la explotación agrícola y minera a baja escala, con antecedentes precolombinos, que se ordenaban en pequeños asentamientos alojados en oasis o quebradas territorio adentro, precordillera y altiplano, dependientes de los centros políticos y económicos de los virreinos españoles.

El nuevo orden del desierto de Atacama se origina con el descubrimiento de minerales en abundancia como la plata y posteriormente el salitre, materia prima para la pólvora y fertilizante de alto rendimiento, muy bien valorado en los mercados europeos. Toda la zona pasa a ser rápidamente un atractivo productor de materia prima, para el interés económico de las grandes potencias europeas, y especialmente para Inglaterra. Se daría comienzo, entonces, a la frenética conquista de un territorio prácticamente desolado, sin mayor oposición para los intereses europeos, que las inclementes condiciones geográficas. Pronto se impondría un vasto trazado de rutas y asentamientos en un breve lapso de tiempo, iniciándose con esto, el nacimiento de algunas ciudades que actualmente pueblan el desierto.

La tarea requerida para la extracción y traslado del mineral, significó la incorporación de tecnología móvil y el desplazamiento de grandes masas de trabajadores, desde áreas lejanas que se ocuparían de las labores en los asentamientos temporales. En este contexto, el territorio se ordenará transversalmente en torno al desarrollo de ejes ferroviarios que incursionan en el interior, relacionando

⁵⁸ Ibídem, pág. 3.



los campamentos extractivos con cabezales urbanos de servicios y puertos de embarque del mineral.

Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.4: Estaciones del FFCC

Fuente: Fotografía propia del libro *Geografía descriptiva de la República de Chile* de Enrique Espinoza. Dibujo realizado por F.A. Fuentes.

1.4.- Factores determinantes en su conformación histórica de la ciudad

Sin duda el interés fundacional de la colonia española distaba de las características que Atacama poseía. Durante la colonización española en Chile (s. XVI-XVII), las fundaciones de las ciudades chilenas se hacían con la finalidad de reunir a los indígenas dispersos ya sometidos, teniendo como criterio de elección del lugar, un territorio apropiado para establecerse que fuera de tierras fértiles, y que tuvieran cercanía a fuentes de agua que surtieran de éste vital elemento a la población, y que a partir de ella se pudiera establecer el sistema de redes de alimentación al poblado; condiciones que carecía el sector de Antofagasta en lo absoluto. Schiaffino, en su libro *Fuentes para la Historia Urbana en el Reino de Chile*, expone: “por tanto se ponderaban



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*aquellos lugares que poseían una buena disponibilidad de agua, eran fértiles y con pastos para el ganado, madera para la construcción y leña, y próximos a los caminos reales, para efectos de vincular la nueva población al resto de las ciudades del reino.*⁵⁹

La primera información de Antofagasta consta después de 1854. Este territorio había sido completamente ignorado antes de esa fecha, principalmente por el poco interés que los conquistadores y las generaciones posteriores mostraron por este territorio inhóspito y de increíbles condiciones climáticas donde no se encontraba una gota de agua dulce a leguas, ni menos el más mínimo rastro de vegetación o vida conocida alguna. El Padre Bernabé Cobo, en su libro *Historia del Nuevo Mundo*, dice que en la Provincia de Atacama “*ni aún para beber los caminantes nace agua*”⁶⁰. Como relata Isaac Arce: “*Antes de 1854, el sitio que hoy ocupa Antofagasta era completamente ignorado. Geográficamente, estaba comprendido en el territorio que abarcan los grados 23° y 24°. En los antiguos mapas no aparece nombre ni denominación alguna de la Caleta o ensenada donde está su bahía, figurando únicamente el de la Chimba, en el mismo sitio que es conocido hasta ahora con tal nombre*”⁶¹

Muchos fueron los cronistas que se refirieron a Atacama, declarándola como una tierra inhóspita, donde la vida prácticamente no era posible. Pedro de Mariño de Lobera, por ejemplo, describió las claves que formarían la imagen de Atacama, que perduró por bastante tiempo: “*Largo despoblado cuya travesía es de ciento veinte leguas, donde pasaron trabajos excesivos, por ser muy estéril sin género de hierba, ni agua, ni otro pasto para los caballos (...)* Son tan ásperos y fríos los vientos de los más lugares deste despoblado, que acontece arrimarse al caminante a una peña y quedarse helado y yerto en pié por muchos años, que parece estar vivo”⁶²

Antofagasta se emplazó en pleno Atacama. Su territorio geográficamente, estaba comprendido entre los grados 23 y 24. Este aparece señalado en los antiguos

⁵⁹ Schiaffino, Lorenzo. *Fuentes para la Historia Urbana en el Reino de Chile*. Santiago de Chile, Academia Chilena de la Historia, 1995. Pág. 121

⁶⁰ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia de mi ciudad*, Santiago de Chile, editorial Proa, 1988. Pág. 19

⁶¹ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág. 13

⁶² Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia ...* op.cit., pág. 20.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

mapas con el nombre de La Chimba⁶³, cuando era una caleta, después conocida como Peñablanca y finalmente Antofagasta. Los primeros habitantes de este territorio fueron los changos, pueblo primitivo y nómada que subsistía principalmente de la pesca y el trueque de mercancías con sus ocasionales vecinos Atacameños e incluso Incas. Prueba de esto son los cementerios indígenas que se encuentran en los faldeos de los cerros de las playas de Cerro Moreno. Los historiadores señalan que los “changos” aún antes del coloniaje habitaban las costas desde la desembocadura del río Loa hasta Caldera⁶⁴. Debido a su naturaleza nómada estos pueblos no dejaron vestigios contruidos de material sólido resistentes al paso del tiempo, ya que sus moradas eran simples y temporales cuyas huellas desaparecieron rápidamente en el tiempo, generalmente chozas confeccionadas con pieles de lobos marinos. Estos indígenas también habitaron las costas del que fuera el primer asentamiento boliviano en el Océano Pacífico, Cobija, distante unos 200 Km. al norte de la actual ciudad de Antofagasta por la costa.

De estos antiguos habitantes prehispánicos podemos encontrar hoy en día sitios arqueológicos con un alto grado de destrucción. Tales casos se hallan en sectores como la Isla Santa María, Caleta Errázuriz, Caleta Juan López, Punta Abtao, Punta Tetras-Los Canastos, Caleta La Chimba y Quebradas Las Conchas, todos dentro de la región de Antofagasta, consistentes en concheros habitacionales distribuidos en varios grupos de aglomerados dispuestos de diferentes formas, como por ejemplo, el caso de la Isla Santa María, en donde se ordenaban en pequeñas estructuras semicirculares⁶⁵

Las expediciones que reconocieron el potencial mineralógico del Norte Grande.

Ya en época de conquista colonial, Jerónimo de Vivar, español, acompañante de Pedro de Valdivia en sus expediciones del Norte de Atacama, gracias a su talento literario habla en sus notas del “develamiento” de la riqueza recóndita del despoblado⁶⁶, lo que fue ignorado por los españoles. Si alguna importancia tuvo este despoblado para los colonizadores, era sólo el que servía de puente comunicacional con los países

⁶³ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op. cit. pág.13.

⁶⁴ Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad...*, op. cit., pág. 36.

⁶⁵ Ostria González, Claudio et al. *Inventario del Patrimonio...*, op.cit. Ficha 8-E-001, 8-E-002, 8-E-003, 8-E-005, 8-E-006, 8-E-007, 8-E-008.

⁶⁶ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...* op. cit . págs.19-17.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

vecinos y con la costa. Notas escritas por algunos cronistas que detallaban el valor mineral del suelo no fueron suficiente para provocar interés en asentarse en estas zonas, según sigue:

"Hay en este valle de Atacama infinita plata y cobre y mucho estaño, y plomo, y gran cantidad de sal transparente.

Hay mucho alabastro. Hay en sí mismo, muchos y muy infinitos colores, colorado y azul, dacle ultramarino, que allá se nombra en Castilla. Hay yodo excelentísimo; parece esmeralda en la color.

Hay amarillo maravilloso y blanco y negro muy finos, y de toda suerte de colores.

De la otra sal que se cría para bastimento común, hay en gran cantidad de salitres y azufre.⁶⁷

Sin embargo estas notas tuvieron muchos años después, asidiero en la corona española entre los años 1700-1846, lo que permitió el envío de expedicionarios mineralógicos, quienes confirmaron la riqueza de Atacama. Una de las últimas expediciones enviada, ahora por el Gobierno de Chile fue la que realizó en el verano de 1853-1854, Rudolfo A. Philippi⁶⁸, avecindado en Chile y director en ese entonces del Museo Nacional de Chile. En ella ratifica lo descrito por sus antecesores acerca de la inhospitalidad del desierto y de la riqueza del suelo, por los muchos pozos encontrados en el camino. Estas notas instaron a que se iniciara una serie de expediciones al despoblado ahora de franceses, alemanes, ingleses y españoles, incluso de extranjeros ya radicados en Chile, en búsqueda de riquezas, las que una vez fueron halladas, dieron pie a estudios que permitieran traer a la zona nuevas técnicas y mecanismos de explotación para sacar el mayor provecho, teniendo en consideración las exigencias que el territorio les imponía.

La ciudad consolidándose como puerto de embarque de explotaciones mineras

Sólo hasta 1856, se habla de Juan López, originario de Copiapó, quién en su incesante labor de cateador y buscador de riquezas, encuentra además, una serie de pequeñas vetas de cobre que se encontraban en lo que hoy se llama Salar del Carmen⁶⁹. En ese entonces, Juan López viendo que la zona le ofrecía muchas

⁶⁷ Ibídem. pág. 25.

⁶⁸ Ibídem. pág. 40

⁶⁹ Sector ubicado al noreste de la ciudad en la quebrada que actualmente lleva el mismo nombre.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

posibilidades decidió volver al sur de Chile, regresando al norte de Chile con el comerciante Pedro Arauco, quien le proporcionó el capital necesario para organizar un equipo de hombres y también maquinarias con que la extracción de minerales sería más fructífera. En esta empresa, Juan López jugó su última gran carta y comenzó a extraer mineral en forma más industrial, el que salía al exterior por Valparaíso, Cobija, Mejillones⁷⁰ y por la emergente caleta La Chimba.

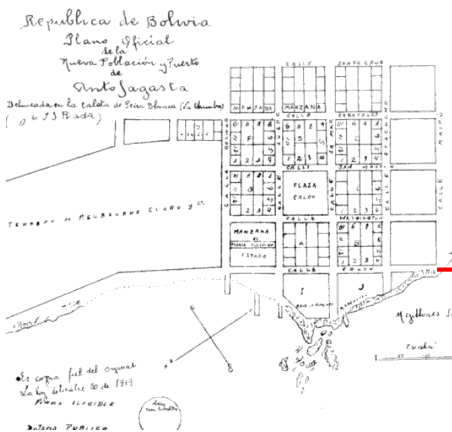
Cobija, fundada con el nombre de Lamar, en recuerdo del prócer de la independencia de Colombia, José de Lamar, General colombiano y mariscal del Perú, tiene importancia en el relato de la historia de la bahía, debido a que Antofagasta le debe en gran parte su nacimiento. Esto se explica por una cadena de sucesos que marcaría la corta y trágica vida de Cobija, haciendo que Antofagasta cobrará mayor importancia como muelle a través del cual pudiera salir el guano que se estaba, en esa fecha, exportando al extranjero.

Entre los acontecimientos más importantes que marcaron la desaparición de Cobija podemos mencionar el terremoto del 13 de agosto de 1868, la epidemia de fiebre amarilla de 1869, y sin duda alguna el terremoto y posterior salida de mar del 9 de mayo de 1877 que ocasionó numerosas víctimas y destruyó sus edificaciones casi completamente. Para entender mejor la magnitud y el dramatismo que estos eventos causaron en su población es que cito, a modo de ejemplo, la epidemia de fiebre amarilla que casi acabó con su población.⁷¹

"Prefectura del Departamento de Cobija".- Febrero 18 de 1869. Al Prefecto del departamento de la Paz.- Señor:- El triste cuadro que presenta este puerto es digno de llamar la atención de los demás pueblos de Bolivia. La fiebre amarilla que tenía su asiento en las costas del Perú, y que jamás invadió las de Bolivia, por fin ha llegado a hacer sentir el formidable peso de su devastación. En vano es forcejear contra los fallos de la Providencia, en vano, porque apenas habrá otra autoridad que como yo hubiese tomado las medidas de precaución, ya impidiendo el contagio por mar y por tierra, ya también ejercitando un sistema higiénico en su mas amplia extensión. Todo esfuerzo ha sido inútil, y hoy, Señor Prefecto, se

⁷⁰ Ciudad ubicada entre Cobija y Antofagasta.

⁷¹ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág. 29.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

encuentra este puerto desolado. Los pocos habitantes que existían han fugado en todas direcciones, huyendo del contagio, y de los que aún quedaban, muy raras excepciones hay de los que se han salvado”⁷²

En su apogeo, Cobija se vio beneficiada con la llegada de los grandes vapores. Las noticias llegaban con mayor facilidad, y el transporte de mercancías y alimentos se hizo mucho más expedito. También llegaron grandes empresarios y aventureros que se embarcaban con la esperanza de encontrar riquezas en las desérticas tierras del norte chileno.

Dentro de los personajes que arribaron en estos vapores se encuentran aquellos que jugaron un papel preponderante en la fundación de Antofagasta. Entre ellos están los industriales franceses Domingo y Máximo Latrille que tuvieron un papel protagónico en el descubrimiento del salitre y guaneras que terminaron por convertir a esta zona en el motor económico de los países que más tarde se disputarían su territorio.

También por esa época llegó a Cobija José Santos Ossa, industrial chileno que trabajó con éxito algunas minas de cobre y que más tarde se convertiría en el descubridor oficial del salitre. Realizó una expedición de cateo para buscar salitre⁷³ que ya era conocido en la época como un preciado producto minero. Llegó Ossa al Cerro de Plomo en el Salar del Carmen, a las puertas de Antofagasta, donde encontró el preciado tesoro. Lo primero que decidió hacer fue adquirir la propiedad en forma legal y solicitó los terrenos descubiertos a las autoridades bolivianas para la explotación de salitre y bórax. Su petición fue aceptada por la Legación Extraordinaria de Bolivia en Santiago, y de esta manera recibió el decreto de concesión con fecha de 18 de septiembre de 1866⁷⁴ para “*beneficiar el caliche y un área agrícola*”⁷⁵. José Santos Ossa previendo que la empresa de explotación del salitre sería de una gran

⁷² Ibídem, pág. 91.

Cabe mencionar que en el texto citado, Cobija aparece como ciudad de Bolivia, por una concesión realizada en el período virreinal, para procurar la salida al mar de Bolivia situación que tuvo que generar una confusión limítrofe, que desencadenó la Guerra del Pacífico, en la cual Chile confirmó la independencia de Antofagasta y otros poblados, y definió los actuales límites Chile- Perú- Bolivia.

⁷³ El salitre natural explotado se utilizaba en Europa y América para la elaboración de la pólvora, y para su utilización como fertilizante.

⁷⁴ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.60.

⁷⁵ Ardiles Vega, Héctor: *Historia del Poder Local: La comuna Autónoma de Antofagasta. 1891-1924*, Antofagasta, editorial 28, 2005, pág. 27.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

magnitud decidió obtener los capitales necesarios para llevar a cabo esta gran hazaña. Para ello creó la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama. Esta sociedad estaba conformada por acaudalados industriales, que hacían este proyecto viable. La labor que esta sociedad se planteó fue la de explorar el desierto de Atacama y de esta manera descubrir las riquezas que este le ocultaba. Pero para ello necesitaba que el gobierno boliviano lo apoyara con la concesión de las franquicias necesarias que le permitieran funcionar de manera más eficiente. A cambio, beneficiarían al país con un mayor movimiento en los puertos con la gran actividad minera que ellos vislumbraban. Era necesario convencer a las autoridades y se valieron de estrategias muy convincentes, como la que exponemos a continuación, y que bien refleja el espíritu de los habitantes del norte de Chile y del desierto más árido del mundo:

“El prestigioso abogado Manuel José Tovar quien hizo la solicitud correspondiente al Supremo Gobierno de Bolivia escribía: Ningún descubrimiento con más razón que éste, merece la preferente atención del gobierno, puesto que es debido a los más enérgicos y perseverantes esfuerzos de la voluntad del hombre en lucha con la naturaleza más ingrata y con el poder más formidable, como es el Desierto de Atacama. Ningún descubrimiento de la ciencia ni del arte, debido sólo a los esfuerzos del cálculo, sobre principios inmutables y en la tranquilidad del gabinete o laboratorio, puede ser comparable con el que es debido al triunfo del poder del hombre sobre los elementos de la naturaleza más rigurosa, habiendo empleado en esta campaña los años más florecientes de la vida. Tal vez el patrimonio y porvenir de su familia. Es necesario excelentísimo señor, internarse veinte o treinta leguas solamente en ese Sahara de Bolivia, en lugares donde la planta del hombre no había penetrado nunca, donde no hay recursos para alimentación, donde no se encuentra ni una gota de agua con que aplacar la sed, ni un árbol, ni una gruta que haga sombra; en donde el espíritu del hombre más animoso se llena de espanto ante la formidable naturaleza que le rodea; es necesario tomar en consideración todo esto para valorizar debidamente los sacrificios y desembolsos que ha debido hacer el hombre que se ha propuesto descubrir para nuestra patria un valioso artículo de explotación, en sus entrañas, venciendo todas las dificultades, afrontando todos los peligros y haciendo varias veces abnegación de su vida misma en persecución de sus ideas”⁷⁶

Como es de suponer el gobierno de Bolivia se sintió inclinado a favorecer la petición y se procedió a decretar todos los permisos correspondientes con fecha

⁷⁶ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.63..



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

cinco de septiembre de 1868, privilegiando a la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama. Pero esta sociedad tuvo una corta vida ya que José Santos Ossa requería de mayor capital para echar a andar sus ideas de negocio por lo que entró en conversaciones con Guillermo Gibbs y Co., al cual le entregaría un 50% de sus posesiones mineras a cambio de una notable inversión de capital. Esta negociación se perfeccionó y se selló en Valparaíso el 1 de Marzo de 1869, concretándose la entrega de una parte de sus derechos a una sociedad compuesta por Melbourne Clark, Jorge Smith y Agustín Edwards. La nueva sociedad tomó la razón social de la célebre compañía Melbourne Clark y Cía. Dentro de esta negociación también se concedieron a esta empresa los terrenos que se encuentran frente al muelle de desembarco, actual muelle histórico, donde la empresa comenzaría a construir sus primeros edificios. En poco tiempo la caleta de La Chimba (Antofagasta) se convirtió en un pueblo pujante lleno de actividad donde la llegada de esta empresa inyectó progreso y desarrollo⁷⁷. Durante este periodo el muelle de pasajeros se consolidó como lo relata Oscar Bermúdez, historiador local:

“En la amplia extensión de la costa solitaria frente al mar, en un clima agradable, la luz dorada de esas dos primeras chozas; la cancha de piedras construida por López para depositar sus minerales, las barracas y demás instalaciones levantadas por Ossa, todas en su conjunto, perfilaban el embrión de un futuro pueblo que entonces llamaban Peña Blanca, la Chimba, luego Antofagasta.”⁷⁸

Así comienza a nacer explosivamente Antofagasta, entre los años 1866 y 1869, primero con el nombre de Peñablanca, como ya lo hemos mencionado, y después como La Chimba, siendo un campamento de embarque de guano y posteriormente de productos mineros como salitre, plata y cobre⁷⁹. Importante e interesante es hacer notar que la ciudad de esos años, 1866 y 1868-70, no era más que un campamento en manos de privados, una concesión otorgada a la empresa salitrera, situación que la esboza el historiador chileno, Eduardo Téllez Lúgaro, quien expone que: “era una

⁷⁷ La Melbourne Clark de propietarios ingleses fue la empresa que construyó el primer tramo del ferrocarril a Antofagasta, para el transporte del salitre desde los poblados del interior, en donde se extraía, hasta el puerto de Antofagasta.

⁷⁸ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*. Santiago, Chile, editorial Pampa desnuda, 1984, pág. 80.

⁷⁹ Vicencio Sandoval, Daniza: *Ciudad y naturaleza...* op.cit.pág. 24.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*localidad que se regía por cláusulas de su contrato. En lo público no era más que un estado sin leyes (...) Administrativamente dependía de Cobija*⁸⁰.

Según Jorge Cruz Larenas Antofagasta tuvo que crecer rápidamente luchando por improvisar una ciudad en la que se carecía de todo y no ofrecía recursos naturales.⁸¹ Antofagasta va adquiriendo mayor importancia, lo que fue reconocido por el gobierno boliviano, por lo que se decide su fundación oficial, hecho que aconteció el 22 de Octubre de 1868, dándole el nombre de Peñablanca. En 1871 fue designada Puerto Mayor y bautizada con el nombre de Antofagasta.

En esos años se había descubierto el mineral de Plata de Caracoles (distante a 150 Km. aproximadamente de la ciudad) el que se bajaba al puerto mediante cientos de carretas, lo acrecentó un exacerbado movimiento ciudadano disociado de un orden social. Como lo dice Panadés: *“La caleta se había convertido en un pueblo desordenado y luego en una ciudad que la autoridad, todavía Boliviana, procuraba ordenar.”*⁸². En 1879, el 14 de febrero, Antofagasta fue ocupada por tropas chilenas, dando inicio a la Guerra del Pacífico (1879-1883) mediante la cual, Antofagasta pasa a ser definitivamente de Chile.

A fines del 1800 se suma el embarque por el muelle de Antofagasta, de la producción del mineral de plata de Pulacayo (Potosí, Bolivia), el cual previo su salida a mercados extranjeros era procesado en una gran fundición que se construyó en Antofagasta a cargo de la Compañía Huanchaca de Bolivia.

Así el guano, la plata, el salitre y el cobre, fueron los gestores del surgimiento de Antofagasta, que conserva hasta el día de hoy, por destinación histórica, su dependencia con el mar. Actualmente es un puerto mayor, cuyo motor es el embarque del cobre que se explota al interior de la región de diversas mineras de gran tamaño, como Chuquicamata, Zaldívar, Escondida, Lomas Bayas, por nombrar

⁸⁰ Téllez Lúgaro, Eduardo: *Perfil Histórico de Antofagasta Año de emergencia y fundación de una ciudad fronteriza (1866-1869)*. Revista chilena de Historia y Geografía, 157,(1984),pág. 41.

⁸¹ Cruz Larenas, Jorge: *Fundación de Antofagasta*, Santiago de Chile, editorial Universitaria SA., 1966, pág. 21.

⁸² Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.33.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

algunas, constituyéndola en una de las ciudades que mayor ingreso aporta al estado chileno.

Las Inmigraciones

La conformación de Antofagasta como puerto de desembarco y la difusión de la riqueza mineral que tenían las tierras que rodeaban la caleta, trajo consigo la instalación de una diversidad de actividades directas y complementarias al oficio portuario, y además del advenimiento masivo de chilenos en busca de oportunidades y la llegada lenta pero constante de un sinnúmero de inmigrantes de tierras lejanas, quienes vinieron a trabajar directamente en las empresas vinculadas a la explotación de minerales, y otros tantos en actividades que complementan la anterior. Como lo deja Panadés en lo que expone:

“La riqueza minera que se explotaba con abundancia, atrajo a estos hombres que venían de lejanos países a buscar fortuna. Muchos de ellos vinieron sólo a eso y apenas triunfaron o fracasaron se volvieron a sus tierras; pero otros en cambio decidieron quedarse, formaron sus familias y tuvieron éxito en sus actividades económicas.”⁸³

Fueron muchas las colonias que se asentaron, unos con mayor fuerza y número que otras, las que añorando sus tierras, y sus costumbres, generaron actividades sociales que eran parte de su cultura y sus costumbres. Las colonias más numerosas en el Antofagasta de principios del siglo XX, fueron: la británica, la yugoeslava y la española. Cruz Larenas nos dice: *“Según el censo practicado por la municipalidad en noviembre de 1878, la población de todo el distrito de Antofagasta alcanzaba a 8507 habitantes, de los cuales eran chilenos, 6554; bolivianos 1226; argentinos, 226; peruanos 121; ingleses, 104 y de otras nacionalidades, 276.”⁸⁴*

La ola migratoria fue especialmente masiva y significativa a principios del siglo XX. Según María Teresa Ahumada, un ejemplo de ello que consta en el Consulado de

⁸³ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op. cit. pág. 37.

⁸⁴ Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...*, op.cit. pág. 45.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Antofagasta, es el que antes de 1900 había registrado 316 españoles, en cambio entre 1900 y 1929 figuran inscritos 3299.⁸⁵

Los grandes empresarios, que controlaban la industria minera y ferroviaria de la región, y los medianos empresarios, comerciantes en su mayoría; además de tener la similitud de ser en su mayoría inmigrantes europeos, eran personas y familias solventes económicamente, característica que hizo de ellos un gran favor en cuanto a su rápido empoderamiento social en la localidad. La superioridad económica y su condición de extranjero, les dio la posibilidad de ser partícipes de las grandes decisiones locales, siendo parte influyente en lo político, y cultural de la ciudad, incidiendo además con mucha fuerza en la configuración de la imagen de ella, su construcción, erigiendo importantes edificios para la realización de sus actividades sociales, sus propias viviendas, y la incorporación de espacios públicos al estilo de corrientes estilísticas y urbanas imperantes en el viejo continente. Panadés comenta que *“las viviendas muchas de ellas con clara reminiscencia inglesa, aún las podemos encontrar en calles de Antofagasta”*⁸⁶

Los españoles iniciaron en Antofagasta, la fundación de una serie de organizaciones sociales, contribuyeron al desarrollo económico y urbanístico con la construcción de obras públicas. De ellos destaca Jaime Pedreny, ingeniero cuya presencia se reconoce a través de la construcción de destacadas obras de edificación de la ciudad, como la Municipalidad, el Hospital del Salvador, el Mercado Municipal, la Casa Jiménez, entre otros.

La colonia inglesa fue la más numerosa, después de la boliviana. Ellos tenían el poder económico de la región, y por tanto, gran parte de la población antofagastina dependía de sus servicios y de la contratación de la mano de obra. Tenían a cargo las operaciones técnicas, financieras y productivas de la ciudad. En lo social, esta

⁸⁵ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 4-120.

⁸⁶ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.39



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

colectividad destacó con la fundación también de instituciones sociales y comunitarias, como bomberos; así como otras de entretenimiento como clubes sociales.

1.5.- Situación económica y social por épocas

Como hemos argumentado continuamente han sido las oportunidades de negocio y posibilidades de obtener un trabajo que permita el sustento de una familia, las razones más importantes que dieron origen a este poblado, que por encima de su condición geográfica y medioambiental pasó a conformarse como un rincón de mucho interés para las personas por la riqueza mineralógica de la zona, pasando a soslayarse la aridez de su paisaje, la rudeza de sus características climáticas, y lo distante de otras localidades.

En sus orígenes siendo tierra recorrida por changos o recolectores marinos, Antofagasta simplemente no tenía economía definida puesto que ni siquiera estaba constituida como poblado. Solo se ha podido encontrar rastros que permiten transmitir que lo que existían eran instalaciones efímeras que constituían un cobijo provisorio⁸⁷ para el descanso de un largo y continuo recorrer el borde, y las explotaciones que se hacían de las entonces guaneras existentes, o la pesca eran sólo para un sustento personal y cuando más, de su núcleo familiar, sin mayores ambiciones que la que es resultado de la supervivencia.

Solo a partir del siglo XIX podemos decir que Antofagasta se perfila como poblado, lo que trae consigo la definición de una economía que para fines de siglo estaba basada en un modelo comercial de exportación de materias primas mineralógicas explotadas en la región, al interior de la ciudad de Antofagasta, en la depresión intermedia ubicada por sobre los 1000 MSN., las que eran de enorme interés para mercados extranjeros. Uno de esos productos exportados fue el salitre, protagonista principal y sostén de la economía local y nacional del Chile de la época. En pocos años este producto que provoca revuelo, es el causante de una densificación del poblado, atrae grandes inversionistas y empresarios extranjeros vinculados a la

⁸⁷ Las chozas estaban hechas del material que estaba más a la mano, y que principalmente era la piel del lobo marino que abundaba en la zona.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

actividad productiva , así como de otros foráneos prestadores de servicios complementarios a la actividad productiva más los necesarios para el funcionamiento normal de una ciudad, como el comercio, recreación, salud, educación, hotelería, etc., Además fue motivo de conflictos armados, guerras limítrofes por el conseguir la soberanía de las tierras.

Recordemos que la industria del salitre natural, producto de una amplia demanda en Europa antes de la Primera Guerra Mundial, llegó a su mayor auge entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, llegando a existir en el norte de Chile unas 170 explotaciones, constituidas en oficinas salitreras, alrededor de la primera década del 1900. En esa época la producción de las oficinas alcanzó su máximo, como lo detalla Sepúlveda en su libro de matiz histórico –económico de Chile:

“La riqueza salitrera, cuyas exportaciones que en la década de 1880 alcanzaban a 500,000 toneladas alcanzaron al millón en la década siguiente y se mantuvieron en este ritmo hasta el comienzo del siglo siguiente, aportándole entre 40 y 45 % de los ingresos fiscales ordinarios solo por concepto de impuesto directo, además de la corriente continua de libras esterlinas, los dólares de la época, con las que se pagaban las importaciones chilenas, que también pagaban impuestos que alcanzaban a 30 o 35% de los ingresos fiscales, o sea podemos afirmar que el salitre era responsable de aproximadamente un 70 a 75% de los ingresos totales del fisco. El país vivía del oro blanco y comenzaron a desaparecer los impuestos ordinarios, todo lo proveía el salitre y si faltaba, los banqueros estaban siempre disponibles para el Estado chileno.”⁸⁸

El salitre fue la materia prima que consolidó y perfiló la economía local, sin siquiera profundizar en la importancia que tuvo en el ámbito nacional que como se transcribe en cita precedente aporta hasta un 75% al ingreso fiscal. La explotación del salitre supera el modelo de economía exportadora que venía conformándose unos 10 a 15 años antes con la comercialización del guano costero y más tarde con la explotación de la plata en Caracoles cuya salida a los mercados internacionales se produjo también por el puerto de Antofagasta.

⁸⁸ Sepúlveda, Cristián: “Economía Chilena del siglo XX”, *Revista Biografía de Chile*. Santiago de Chile, editorial Universitaria SA, 2004, pág. 54.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La duración por más de 50 años de la explotación salitrera, consolidó un modelo económico de libre mercado sustentado en un sistema industrial que incidió fuertemente en los aspectos sociales que imperaron en la época, generando estratificación social por las fuertes diferencias económicas que se traducen en la ciudad en una notoria sectorización social que aún es posible advertirse en la ciudad de hoy. Antofagasta en esa época poseía una minoritaria clase social adinerada y una mayoría obrera⁸⁹. Hay que reconocer que antes del salitre y después del paso de los changos por el borde costero de la región, la exportación de otros minerales y el guano de las aves marinas como fertilizante natural adecuado y necesario para los campos extranjeros fueron el preludio de la definición de la figura económica de la ciudad.

En lo social, Antofagasta desde su ingenuos e incipientes indicios de conformación como asentamiento hasta cuando ésta ya comenzó a gestarse como poblado de servicios, no tenía un perfil social definido puesto que lo que existía eran ocupaciones transitorias de personas que no alcanzaban tampoco a conformarse como grupo de cazadores. Eran changos, recolectores que habitualmente deambulaban solos la costa con un objetivo único que era el de explotar el mar. Ya con la primera manifestación de ocupación permanente de la ciudad, cuando ya ésta se avizora como puerto establecido, comienza a esbozarse una especie de sociedad emergente, cuyo cuerpo se fue solidificando con la composición de todos aquellos patrones y reminiscencias de quienes finalmente la poblaron y más aún de quienes la lideraron. Una composición de obreros, empleados de las empresas privadas y algunas del estado, comerciantes, extranjeros autoridades de las principales empresas explotadoras, sus familias, y chilenos, éstos dos últimos en general familias ilustradas⁹⁰ al ser en su mayoría profesionales ligados a algún ámbito de la minería

⁸⁹ Es interesante mencionar que las ciudades salitreras que se emplazaron al interior de la región, en la depresión intermedia de la región, eran asentamientos preconcebidos bajo un modelo de ciudad industrial diseñada en gabinete y construida íntegramente de acuerdo a lo bosquejado, sin dejar mucha holgura que permitiera que sus habitantes pudieran realizar modificaciones en señal de apropiación. Estas ciudades tenían en su estructura funcional, clara y drásticamente sectorizado las zonas para obreros, para empleados y para gerentes de la empresa, cuyo organización urbana, fue asimilada como una forma de ordenar la ciudad que fue traspasada al crecimiento natural de la ciudad de Antofagasta

⁹⁰ La Ilustración es la salida del hombre de su minoría de edad en la que se ha quedado estancado por su propia culpa. Minoría de edad es la incapacidad de servirse del propio entendimiento sin la dirección de otro. Esta minoría de edad es culpable porque su causa no reside en la falta de inteligencia sino de decisión y valor para servirse por sí mismo de



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

y el comercio, u otras especialidades afines, principalmente del área de salud y educación. De ello expone Isidro Morales, periodista y docente de la escuela de periodismo de la Universidad Católica del Norte:

“La explotación de yacimientos mineros en el rico territorio que abarca el Desierto de Atacama, permitió la llegada de hombres y mujeres de distintas nacionalidades, que trajeron desde lejanas tierras no sólo sus costumbres, también el espíritu emprendedor, que unido al empuje del empresario y trabajador chileno, fueron forjando la identidad del pampino y del habitante de las localidades costeras”⁹¹.

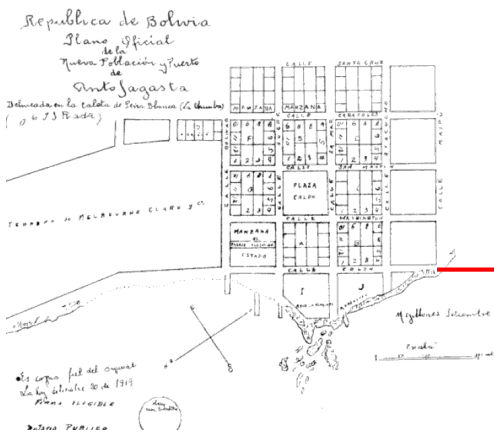
Desde este momento se perfiló una sociedad industrial donde claramente era posible identificar a los dueños y/o principales trabajadores de las grandes empresas motor del poblado, los empresarios menores que surgieron para cubrir las necesidades que provenían desde las empresas, una clase media que en su mayoría estaba compuesta por comerciantes menores que abastecían a la población en sus necesidades industriales, de servicios vinculados a la minería y necesidades domésticas, y por empleados de las grandes empresas. Y los pobladores, trabajadores de primer y segundo nivel según su experticia, ya sea en las faenas mineras, portuarias o de servicios a la minería y de abastecimiento de la población. Siendo ésta última la más numerosa conformada por la clase obrera que trabajaba tanto en el ferrocarril como en las salitreras del interior de la región pero que para el carguío del mineral debían de permanecer en la ciudad, una población flotante pero que contaba con su propia familia habitando en la ciudad.

Para que dimensionemos la nueva forma social que se estaba construyendo en el norte chileno, y en Antofagasta., acudiremos al historiador Eugenio Pereira quién en su estudio de la sociedad chilena se refiere al norte de Chile de la siguiente manera:

“El país se bifurca en áreas diferentes. El norte minero de Antofagasta y Tarapacá forma una clase desconocida en nuestra historia. Es un ambiente frenético, cuna de la conciencia del individualismo capitalista, frente a las

ella..(Sapere aude!. Ten el valor de servirse de tu propio entendimiento: he aquí el lema de la Ilustración”) Kant, Was ist Aufklärung ?)

⁹¹ Morales, Isidro. “El aporte de los Inmigrantes extranjeros”, *El Mercurio de Antofagasta*, edición 21 marzo 1996,pág.12.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

concepciones tradicionales del resto del país. Un nuevo tipo de sociedad, sin arraigo colonial, sin encomienda o latifundio, más liberal en sus concepciones, más realista en su conducta, iba surgiendo allí, al borde de la pampa, donde a su vez el proletario naciente ensaya sus primeras reivindicaciones”⁹²

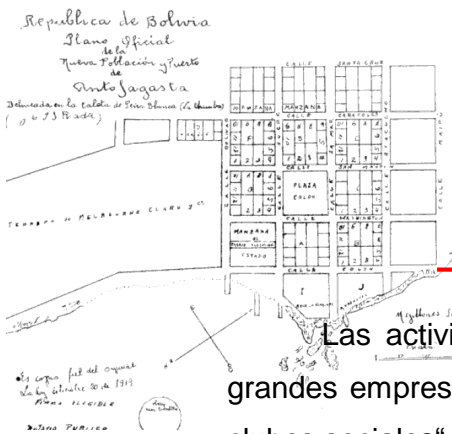
Con los empresarios ferroviarios y salitreros que residían en la ciudad que en su mayoría eran extranjeros y chilenos profesionales formados en universidades europeas, se fue formando una sociedad elitista donde quedaba muy claramente establecida la barrera entre el habitante ilustrado, vale decir con formación educacional, y el no ilustrado, que no había recibido ninguna o muy poca formación educacional.

Un artículo de Leonardo Mellado, historiador chileno, describe a la sociedad chilena del siglo XX, la que se asemeja en demasía a la misma sociedad que se empezaba a consolidar en el norte chileno, y por consiguiente en Antofagasta:

“Por otro lado, una de las grandes transformaciones que se fueron suscitando a comienzos del siglo XX se observaron en el ámbito social. Se aprecia un fuerte crecimiento de los sectores medios donde se verán representados tanto comerciantes, profesionales y militares. Sin embargo también se aprecian fuertes desigualdades hacia los sectores populares, quienes no obtenían beneficios de la bonanza del salitre, por el contrario, sus condiciones de vida fueron empeorando cada vez más. Esto provocó, por un lado que los obreros industriales y mineros se organizaran en sindicatos y otras organizaciones para exigir con mayor fuerza sus demandas, y por otro, se produjeron una serie de movilizaciones, huelgas y protestas que culminaron en muchos casos con derramamiento de sangre. A eso se suma una fuerte migración hacia las ciudades, las que no contaban con la infraestructura para albergar grandes cantidades de personas generando hacinamiento e insalubridad...”⁹³

⁹² Pereira Salas, Eugenio: “Guión cultural del siglo XIX”, *Revista de Ciencia, arte y Literatura* N° 434, 1977. Pág.11

⁹³ Mellado González, Leonardo: “Siglo XX”, *Museo Histórico Nacional*, Departamento de educación, 2010, extraído de <http://www.dibam.cl/upload/i2660-2.pdf>,



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las actividades sociales de ambos eran absolutamente distintas. La de los grandes empresarios, e ilustrados era en locales creados para ello como “centros o clubes sociales“, y para el habitante obrero y trabajador era el espacio público.

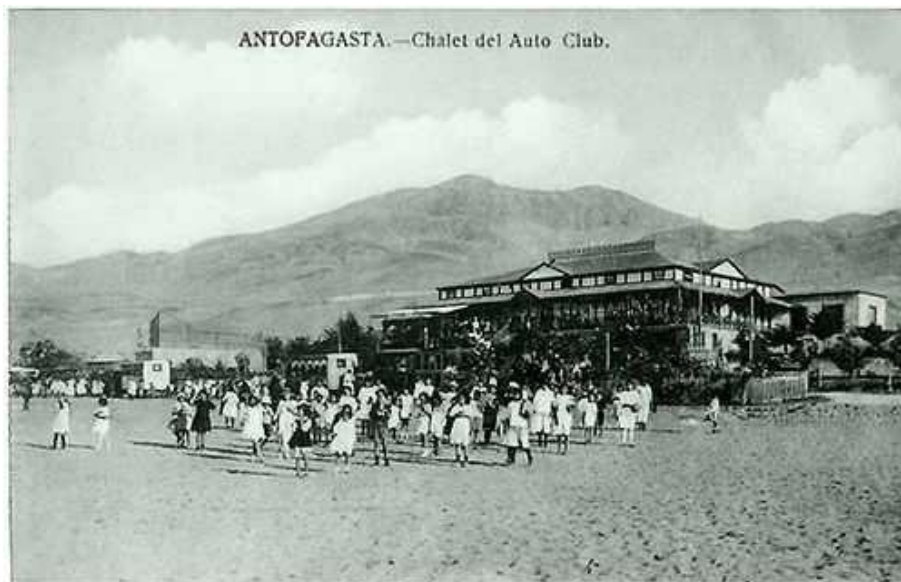
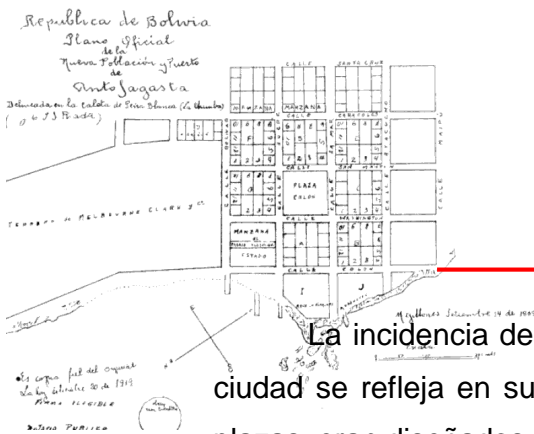


Fig. 5: Club social inglés, 1920
 Fuente: Archivo personal.
 Centro encuentro sociedad antofagastina



Fig.6: Casa de recreo Quinta Casale. 1925
 Fuente: <http://www.flickr.com/photos/76983769@N00/2332504214/lightbox/>
 Parque de esparcimiento de la población antofagastina.

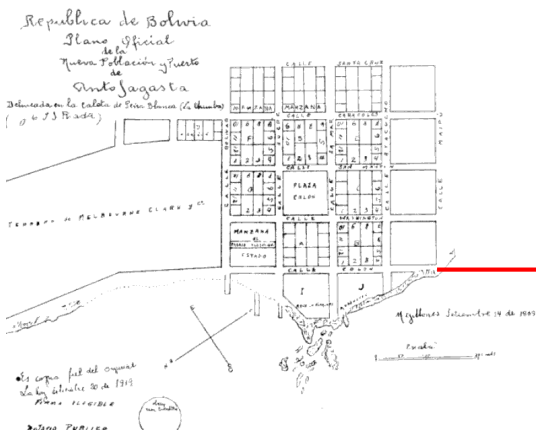


Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

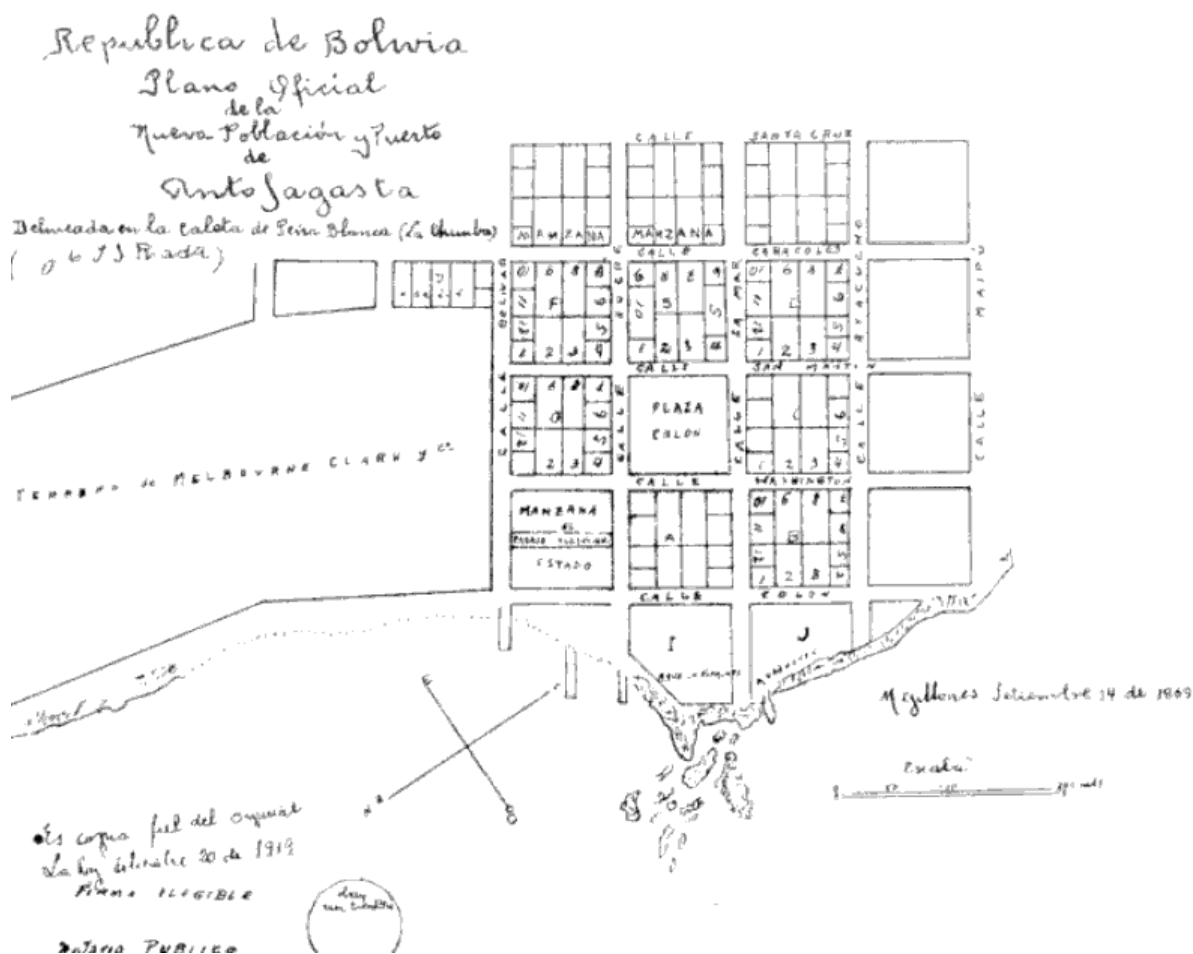
La incidencia de la sociedad que se había conformado en la construcción de la ciudad se refleja en su concepción urbana y en su tipología estilística. Los parques, plazas, eran diseñados por la clase de profesionales, la ilustrada que no necesariamente residía en la ciudad. Eso influía en que los diseños de equipamiento urbano, edificios públicos, viviendas, etc., eran en su mayoría trazados a partir de lineamientos surgidos en otras latitudes, y con estilos de moda que imperaban en otras urbes, que traían urbanistas y arquitectos extranjeros y chilenos con fuertes influencias europeas, dando como resultado en gran parte de los casos una expresión ecléctica. Eso sí, con una menor contundencia estilística y formal, pero guardando vínculos que permiten una clara interpretación del modelo o tipología traída.

Por otro lado, el salario era muy dispar entre los empresarios, comerciantes, profesionales y el resto de la población, lo que dejaba ver una clara estratificación social, reflejada en los lugares a los que tenía acceso la población: parques y plazas eran de todo antofagastino, no así los clubes sociales que pertenecían sólo a sus socios. Hablamos por tanto, de una sociedad que a fines del 1800 y principios del 1900 se esbozaba de esa forma, y cada nuevo habitante se sumaba a esta marcada estratificación, en especial los extranjeros, que a pesar de no ser acaudalados empresarios ni brillantes intelectuales, la sola condición de extranjeros les permitía ser parte de un grupo social claramente posicionado con sus propios patrones de comportamiento y vida urbana y comunitaria.

No obstante, es también muy importante de mencionar que fue de las familias ilustradas de donde surgieron personajes que aportaron en la construcción de una sociedad de oportunidades y derechos creando instituciones de beneficencia de educación, de salud para trabajar en mejorar la calidad de vida de la población.

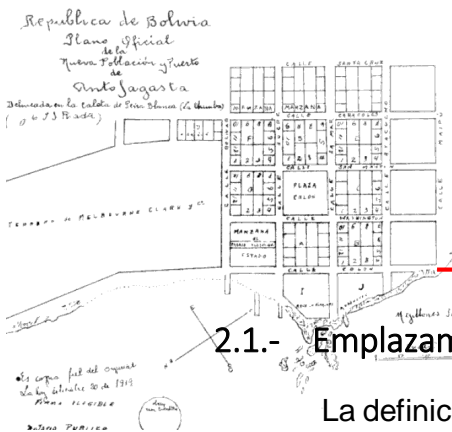


Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO 2

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MORFOLOGÍA URBANA DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA HASTA 1870



2.1.- Emplazamiento del nuevo poblado de La Chimba.

La definición del punto donde se ubicarán las primeras instalaciones ferroviarias y portuarias en función de la distancia más apropiada a la quebrada "La Negra" conocida como quebrada Carrizo, cuyo nombre primitivo fue quebrada de San Mateo; y la quebrada "Salar del Carmen", las facilidades topográficas para resolver eficientemente los requerimientos técnicos de desplazamiento y giro de las maquinarias, y la alternativa de conexión con los yacimientos salitreros ubicados al interior de la región, son los temas que incidieron en la localización del poblado.

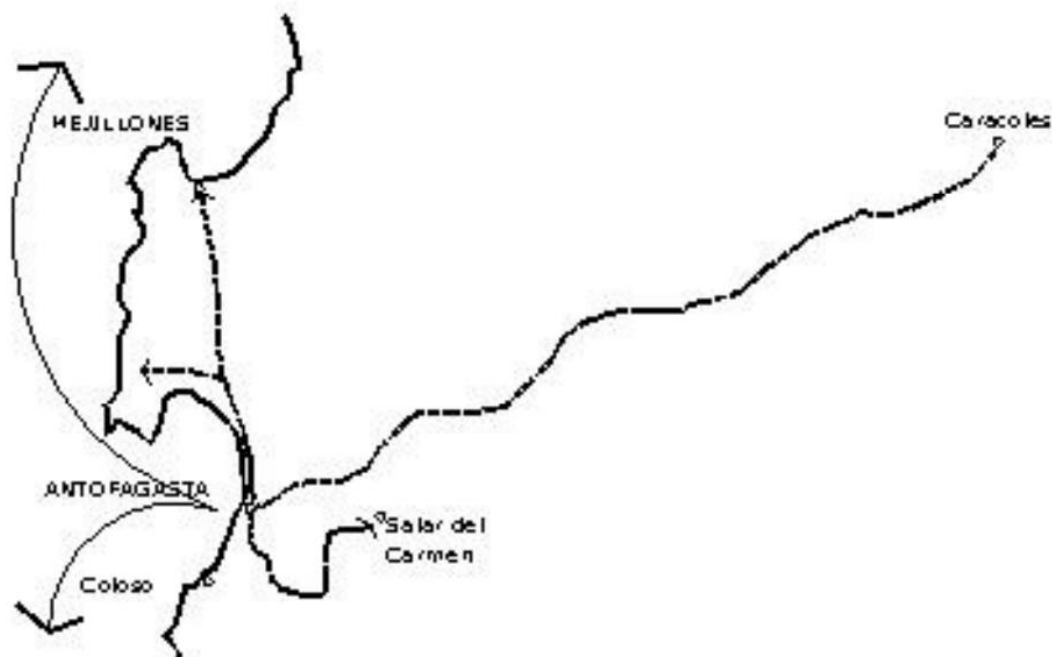
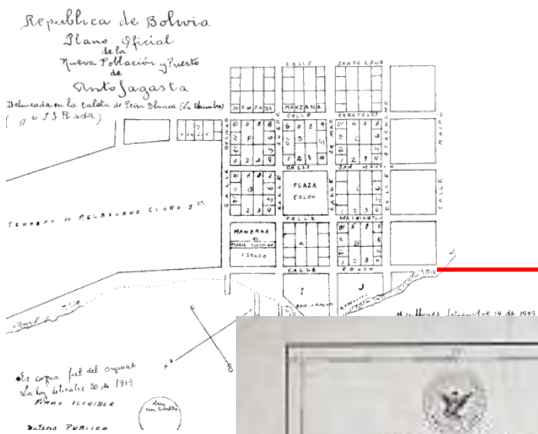


Fig.7: Esquema vías territoriales de traslado de mineral hasta el puerto de Antofagasta.
 Fuente: Elaboración propia.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.8. Plano fue publicado por orden del señor Ministro de marina i bajo la oficina de la dirección de la oficina hidrográfica en Agosto de 1879, Santiago de Chile.

Fuente: http://cartografiachilena.salasvirtuales.cl/cartografia_zonanorte.html

Muestra el recorrido desde el puerto de Antofagasta a depósitos salitrales al interior de la Región.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

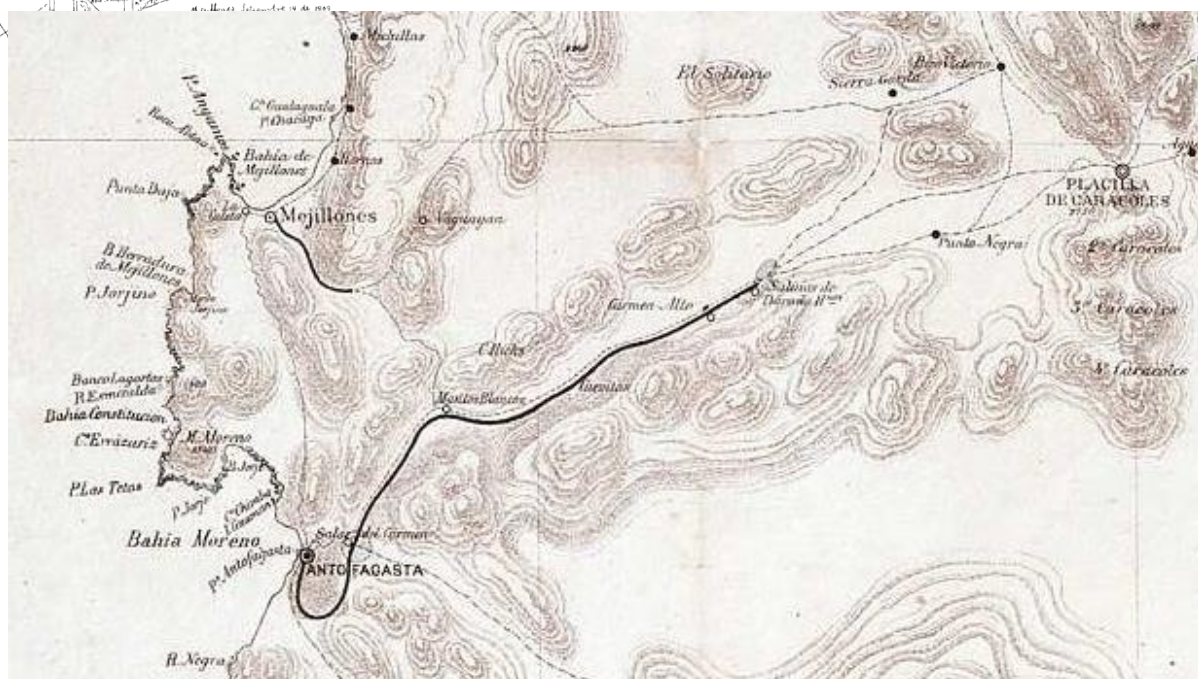
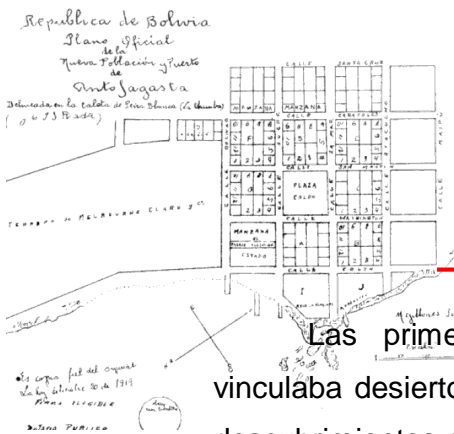


Fig.9. Fragmento del mismo plano. La línea segmentada era el camino que se recorría al inicio del poblado cuando el material mineral era transportado por carretas tiradas por mulares.

Las imágenes que antecedentes muestran la Quebrada Salar del Carmen y el recorrido seguido por los exploradores en el traslado de los productos mineros desde el interior a distintos puertos del mundo. Particularmente esta imagen muestra el giro que debe tomar el tren una vez sale de la estación de ferrocarriles para impulsarse al desierto por la Quebrada del Salar.

Hay que considerar que el poblado inicial, después Caleta y posteriormente ciudad, estuvo y está condicionado por factores económicos, en los cuáles, los geográficos estuvieron y están a su servicio. Sin embargo no debemos desconocer que el crecimiento de una ciudad emplazada en una planicie litoral de amplia bahía, en que la cercanía de la Cordillera de la Costa hacia el oriente y el Mar por el poniente, la condicionaron a extenderse en el transcurrir de los años, hacia el norte y hacia el sur.⁹⁴ Cerro Moreno por el Norte y Cerro Coloso por el Sur, hitos naturales de la planicie litoral, fijaron desde un comienzo los límites máximos de expansión de la urbe.

⁹⁴ Secretaria comunal de planificación: *Memoria Explicativa, Actualización del Plan regulador de la ciudad de Antofagasta*. Antofagasta, Ilustre Municipalidad de Antofagasta, 2000.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las primeras construcciones nacieron cercanas a la primera ruta que vinculaba desierto y mar, a las que se le unieron posteriormente otras, gracias a los descubrimientos de nuevos yacimientos minerales. Este hecho hace que la ciudad que surge y experimenta un crecimiento inicial en función de servicios, se vaya transformando hasta consolidar funciones portuarias de abastecimiento y exportación para la actividad minera regional. Cruz Larenas se refiere a este proceso diciendo: *“Los primeros trabajos se dirigieron al arreglo del camino por la quebrada San Mateo, la construcción de viviendas para los obreros y barracas para el almacenamiento de las provisiones y útiles... La Compañía de salitres luego instaló una pulpería y habilitó un muelle”*⁹⁵.

Alrededor de esta actividad portuaria se fue consolidando el poblado que fue creciendo, incentivado por la migración a Mejillones y La Chimba, debido a que por las catástrofes que ya hemos relatado, desapareció Cobija, lo que instó aún más su acelerado crecimiento. *“Antofagasta no tuvo infancia: nació grande y cada día crecía más, como empujada por el vapor y la electricidad”*⁹⁶

Según la historiadora María Teresa Ahumada, en una publicación periódica realizada en un diario Regional⁹⁷, señala que el periodo activo del poblamiento de la ciudad de Antofagasta se inicia desde el segundo semestre de 1868 más aún tras la constitución de la empresa salitrera Melbourne Clark y Cía., a principios del año 1869 que bajo su administración y recursos comenzó la construcción de sus edificaciones administrativas e instalaciones industriales, viviendas para obreros, barracas de almacenamiento de materiales y víveres, etc. en la ciudad. Fue en ese momento que para servir de referencia a barcos que venían desde el exterior con los materiales para la construcción, debido a la escasez de recursos naturales de la región, se mandó trazar un ancla en uno de los cerros de la ciudad, que tuviera mayor altura. Se empieza a construir el primer muelle de pasajeros y se habilita el primer camino carretero al interior, por la Quebrada de San Mateo, por donde más tarde transitarían las carretas cargadas del mineral.

⁹⁵ Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...* op.cit. pág 23.

⁹⁶ Rojas, Matías, *El desierto de Atacama*. Antofagasta, ediciones Ilustre Municipalidad de Antofagasta, Volumen IV, 1962, pág 30.

⁹⁷ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 4-120



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

A fines de 1867, ya era posible visualizar una población cercana a las 100 personas.⁹⁸ El 22 de octubre de 1868, Antofagasta ya tenía cerca de 400 habitantes, en su mayoría chilenos. Tres años después, el 8 de mayo de 1871, la caleta era declarada Puerto Abierto al comercio del mundo. En ese periodo había crecido fuertemente su población llegando a tener 1500 habitantes.⁹⁹ En 1875 se realiza el primer censo estimando una población para Antofagasta de entre 5000 a 6000 habitantes. Fue ya en ese entonces que el Gobierno de Bolivia, envió una comisión cuya misión era la de situar el sector que ocuparía la nueva población.

El trazado del plano del futuro pueblo, que ya para ese entonces tenía alrededor de 400 personas, había preocupado de sobremanera a los grandes jefes de la empresa Melbourne Clark a la cual pertenecía Jorge Hicks, quien planteó que el ancho de las calles debía ser de 20 varas a lo que muchos ciudadanos se oponían por encontrar la medida excesiva, pero Hicks defendió su posición formulando estas premonitorias palabras¹⁰⁰ : *“Ni Uds. ni yo mismo, podemos imaginarnos la gran importancia que este puerto llegará a tener en el futuro”*¹⁰¹

Como lo hemos tratado en la introducción, Antofagasta en su apariencia muestra una diversidad que pareciera sin orden, en cuánto ésta se entiende sólo como estructura aparente sin analizar lo que le subyace. En este apartado estudiaremos esa estructura aparente, sin descuidar el rol que el habitante como ser social miembro de una cultura, juega en cada uno de los espacios que crea y significa.

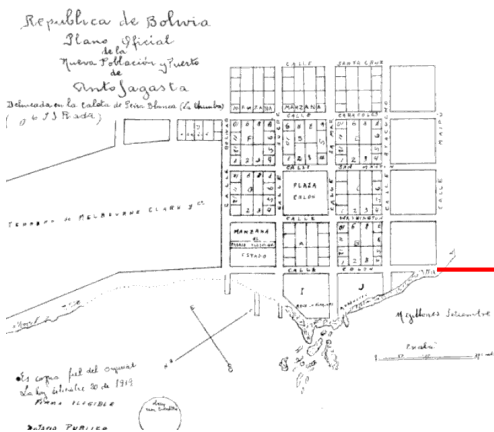
Por estructura aparente, entendemos el registro explícito de la ciudad. Su construcción como imagen, orden que subyace al mensaje de la sociedad que lo conformó. Leerla permite entender el Paisaje, en este caso urbano, que ella como hecho construido nos presenta. Respecto de paisaje, apuntamos a Bailly que lo define como:

⁹⁸Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág. 100

⁹⁹ Ibídem.,pág. 102.

¹⁰⁰ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.86.

¹⁰¹ Ibídem, pág.106.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*"Los paisajes nacen del encuentro entre organizaciones naturales y humanas y son, a la vez soportes y productos del mundo vivo. El espacio y la sociedad lejos de ser independiente entre sí, se interpenetran profundamente; el hábitat es, de hecho, la proyección sobre el suelo de determinadas relaciones sociales."*¹⁰²

Un tema fundamental en la preservación de la identidad es manejar un conjunto de relaciones, que son las que definen el carácter y la identidad de un **Lugar**. Tal como lo grafica Rapoport¹⁰³, los elementos del paisaje combinan un marco físico, uno social y otro cultural que es lo que permite la síntesis que otorga significación a un determinado **Lugar**.

Diremos entonces que conceptualmente la noción de paisaje resulta de la percepción de un todo. El paisaje urbano, está constituido por formas. Las formas y las relaciones que ellas establecen conforman imágenes. Según Lynch, *"las imágenes son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente"*¹⁰⁴. Recogiendo lo que Lynch plantea, podríamos afirmar que la percepción del medio es función de la estructura espacial objetiva del entorno (escala, esquemas lógicos, referencias, etc.).

Hemos decidido partir con el desarrollo evolutivo de la ciudad de Antofagasta, ordenándola a través de periodos de tiempo definidos por momentos históricos claves que principalmente surgen por su incidencia en el crecimiento y evolución morfológica de la ciudad, y la consecuente repercusión que el hecho mismo tuvo en el antofagastino incidiendo en su modo de habitar, vivir y significar sus espacios públicos. Sin embargo, como todo relato histórico el inicio y término de un periodo definido no es absoluto; los hechos se entrecruzan entre periodos.

2.2.- Hitos que determinaron el inicio del poblado.

El inicio del poblado estuvo definido por la secuencia de dos hechos. El primero, las incipientes manifestaciones por poblar un territorio repleto de riquezas minerales,

¹⁰² Bailly, Antoine: *La organización urbana*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, pág 41.

¹⁰³ Rapoport, Amos. *Aspectos humanos de...*, op.cit.57.

¹⁰⁴ Lynch, Kevin. *La Imagen de...*, op.cit. 33.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

y el segundo cuando con el descubrimiento ya masivo del salitre, se anuncia el inicio de un nuevo poblado.¹⁰⁵

Lo anterior fuertemente incidido por la ambición de José de Santos Ossa, a quién la exclusividad que le cedió el Gobierno Boliviano para la explotación del salitre, favoreció la ampliación de su capital, la inversión de los activos de la empresa; y por ende, el crecimiento incipiente del poblado; más aún cuando se encuentra en sus alrededores yacimientos de cobre, cuyo descubrimiento también ayudó a impulsar el asentamiento urbano.

Situaremos este periodo entre 1856, cuando se reconoce la presencia de cateadores por la zona, hasta 1869, año en que se ordena la confección del primer plano oficial del poblado, mencionado anteriormente.

2.2.1.- Forma Urbana

Para a dar inicio a este desarrollo habría que mencionar que de acuerdo a lo que hemos podido indagar, el poblado previo a la constitución del plano oficial que se tratará más adelante, ya había comenzado a construirse, siendo como ya se ha escrito también en capítulos anteriores, obras en su mayoría vinculadas a la propiedad de la Compañía salitrera de la época, configurando un paisaje urbano en el cual prevalecen los emplazamientos industriales y mercantiles, en torno a los muelles y las vías de tránsito del salitre, en especial la calle que une la costa con el interior, conformándose como la calle principal de la ciudad de entonces delineada en sentido este-oeste.

Todas estas construcciones en su mayoría de barro y madera, y en otros de caliche, se ubicaban en los terrenos que había adquirido la Melbourne Clark, frente al muelle salitrero, hacia el norte, llegando hasta la actual calle Zenteno. Otro sector erigido fue el de donde se extraía el salitre, el Salar del Carmen, el cual tenía toda la

¹⁰⁵ No debemos dejar de mencionar que entre estos dos momentos señalados en el presente párrafo, gracias a la cesión que obtuvo Ossa, se realizó una fuerte inversión en la construcción de un muelle en la Bahía de San Jorge y una carretera de 30 leguas de longitud, desde la Chimba al oriente. Recordemos que La Chimba está situada a unos 10 Km de la zona donde se construyó oficialmente el poblado.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

construcción industrial que requería, oficinas, casas para sus empleados y obreros, y el edificio de la administración.

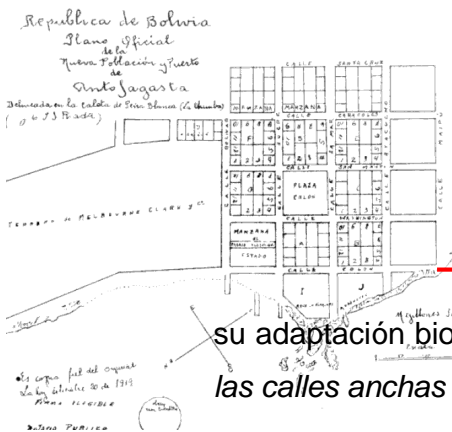
El Primer Plano Fundacional de la ciudad de Antofagasta, archivado en la Notaría de Hacienda de La Paz¹⁰⁶, corresponde su ejecución al 14 de Septiembre del año 1869, realizado por orden del Gobierno de la República Boliviana, específicamente como inquietud del General Melgarejo, quien preocupado por el explosivo crecimiento del poblado, y con la intención de establecer orden administrativo y urbano, encargó para esto último a dos agrimensores, José Santos de Prada e Hilario Ruiz: “*escudriñar el sitio donde se albergaría a la urbe*”¹⁰⁷, respetando el establecimiento que habían hecho los habitantes del momento. El liderazgo lo tuvo Jorge Hicks, gerente de la empresa salitrera interviniendo en la creación de un plano idealizado con un orden establecido bajo ciertos cánones de ordenamiento urbano.

El delineamiento de este plano estaba sostenido sobre un modo de hacer ciudad, de dibujar sus trazas según patrones adquiridos y probados en el país y en el mundo. Una traza que proviene de un orden hispano. Para definir las dimensiones de las manzanas y sus calles, se utilizó un criterio absolutamente práctico e intuitivo sin un razonamiento fundamentado en los patrones de dimensionamiento de las trazas, sino más bien en una suerte de avizoramiento del futuro prominente que tendría la ciudad. Nos referimos particularmente al ancho de la vías, que como ya hemos dicho fueron materia de imposición de un ingeniero inglés, de la en ese entonces empresa ferroviaria más grande del Norte de Chile.

A modo de complemento mencionamos que otras trazas de ciudades chilenas fundadas en la época, también en damero, a diferencia de la de Antofagasta, sus vías eran las necesarias para el paso de la carreta obedeciendo en rigor a la indicado en las leyes urbanísticas de 1573 que hacen referencia a antecedentes de la arquitectura islámica y

¹⁰⁶ Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...* op.cit. pág 64.

¹⁰⁷ Ardiles Vega, Héctor. *Historia del Poder ...* op.cit. Pág 105.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

su adaptación bioclimática, como lo muestra la siguiente cita: “En los lugares fríos sean las calles anchas y en las calientes angostas”¹⁰⁸.



Fig.10: Plano de la ciudad de La Serena, 1895.

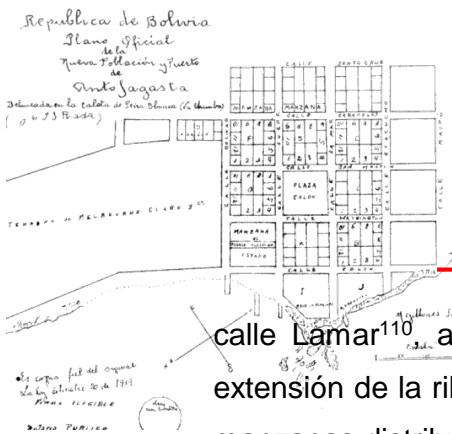
Fuente: http://cartografiachilena.salasvirtuales.cl/cartografia_zonanorte.html

El plano muestra como se trazó en damero el casco histórico de esta ciudad chilena, segunda fundada por los españoles.

El primer plano de la ciudad se les encarga a los agrimensores mencionados en párrafo precedentes, Hilario Ruiz y José Santos Prada. “Es el ánimo del Supremo Gobierno que la nueva población sea distribuida en cuarteles y manzanas (...) Los lotes serán rematados en subasta pública”¹⁰⁹. Con este acto comienza la confección del primer trazado urbano donde se definen sus calles conformadas en damero, característica de la planta fundacional española, y su ubicación recogiendo las cualidades de su poza como punto de embarque y desembarque. La planta utilizaba los terrenos de la orilla de mar, sus calles, algunas con 3 y 4 cuadras de mar a cerro, como

¹⁰⁸ Decreto de 1573: Ley urbanística de Felipe II. «Plan de Ordenamiento Urbano para las Indias», 1573.

¹⁰⁹ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.165



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

calle Lamar¹¹⁰, actual calle principal del centro comercial de la ciudad, abarcaban la extensión de la ribera del mar hasta la calle en ese entonces llamada Santa Cruz. Las manzanas distribuían 12 lotes que serían subastados.

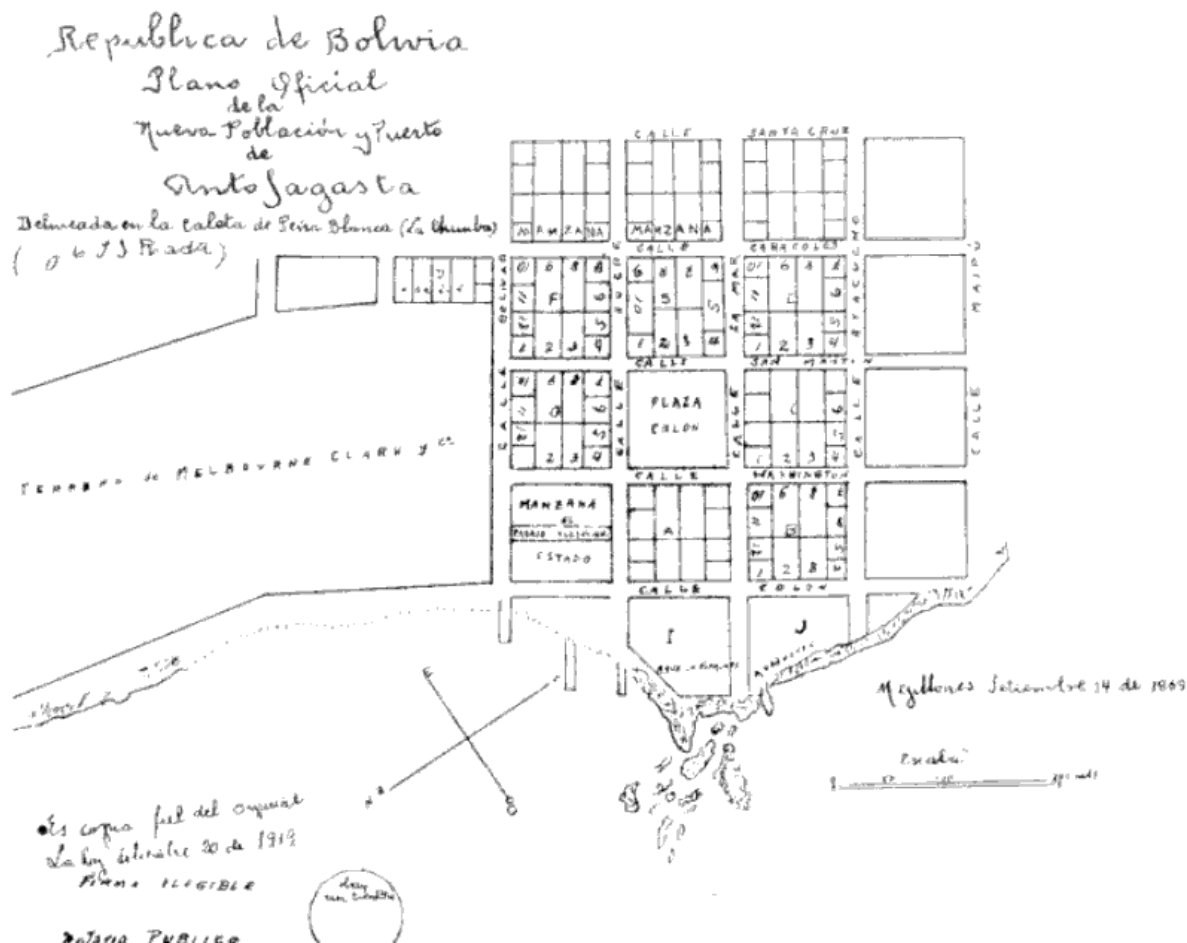


Fig.11: Primer plano de la Ciudad Antofagasta, 1869.

Fuente: <http://www.antofagastaturismoruta.cl/region/pages/principales/mapas.php>.

Es importante destacar que el trazado no se realizó en una superficie vacía, sino por el contrario, éste tuvo que ajustarse a lo existente, que a pesar de su condición de ligereza material, esbozaban el delineamiento de una calle, acentuada por el movimiento del mineral traído del interior¹¹¹. Recordemos además que el emplazamiento escogido

¹¹⁰ Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...* op.cit. pág. 80.

¹¹¹ En el plano de 1869 aparece a un costado izquierdo el terreno de la Melbourne Clark y Cía, el cual tiene uno de sus lados prolongado en sentido cerro-mar, lo que provocó morfológicamente la delineación de una futura calle.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

por Ossa para construir sus instalaciones era al interior de los terrenos de la Melbourne Clark, cuya ubicación se debía a las cualidades de la poza para permitir el atraque de las naves, y una óptima conexión entre el mar y el interior.



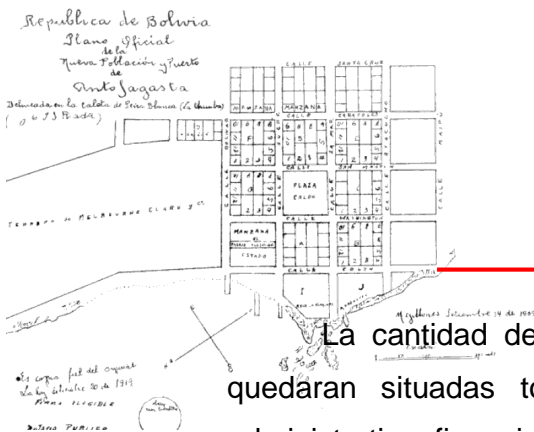
Fig.12: Proyección idealizada de Antofagasta, 1869

Fuente: Imagen sacada del libro de Juan Luis Panadés Vargas y José Antonio González, *Antofagasta, historia de mi ciudad*, editorial Proa, Santiago de Chile, 1988, pág. 65.

Isométrica de la ciudad imaginada de acuerdo a plano fundacional. Se aprecia la plaza en el centro, edificios de mayor altura y tamaño en el centro y de menor densidad y más bajos en su periferia.

El plano propuesto entonces no sólo ordenaba lo ya construido, incipiente aún, por lo tanto manejable, sino además determinaba el destino de cada una de las manzanas según la cercanía que tuviera de la plaza principal, tal como lo explica Arce: *“En este plano está delineado el terreno de Melbourne Clark y CIA., y el de 17 manzanas, más la plaza principal, manzanas que formaban las calles Bolívar, Sucre, Lamar, Ayacucho, Maipú, Washington, San Martín, Caracoles y Santa Cruz”*¹¹²

¹¹² Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.86.



Tesis

ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La cantidad de manzanas obedecía a la necesidad de que en el poblado quedaran situadas todas las instituciones que ejercerían el poder y control administrativo, financiero, legal y moral de sus habitantes, las viviendas y una proyección para un futuro crecimiento como se muestra en la imagen idealizada de la ciudad elaborada en el año 1869, en base al Plano de Santos de Prada y Ruiz.

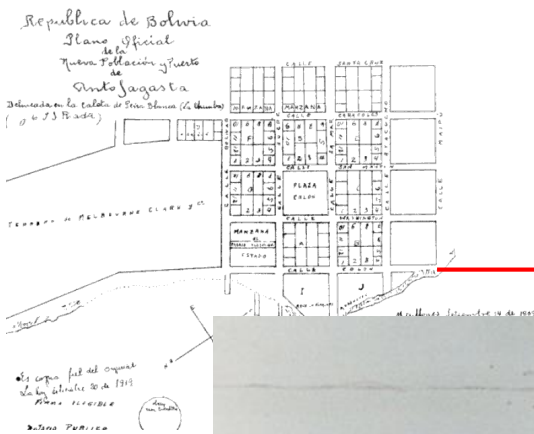
De la cita anterior extraída del libro de Arce, más otros datos de su libro de Antofagasta podemos notar que los terrenos que conformaban el entorno de la plaza Colón no fueron totalmente reservados para edificios institucionales de orden gubernamental, ni de otras instituciones de carácter público; sino por el contrario destinados para viviendas de particulares y/o funcionarios del Estado: *“La propiedad del señor Allende estaba ubicada en la esquina de la plaza Colón, donde estuvo el Correo, frente al Almacén de los señores Pinnau, Durandean y Cía*¹¹³. Esto lo corrobora el historiador Héctor Ardiles, quién narra que en el loteo realizado por los señores Santos de Prada y Ruiz, se determinó lo que denomina la Manzana del Estado, la cual incluyó el cuartel de la jefatura gubernativa y sus respectivos edificios fiscales; además de *“contemplar en el área que daba a la playa y la de atrás para adjudicarlos a los empleados en lotes pequeños y por justa tasación”*¹¹⁴.

Los muelles tienen en este período vital importancia, el primero en construirse fue entregado el 12 de octubre de 1869¹¹⁵. De ahí en adelante toda la costa de las inmediaciones estaba ocupada por muelles que en su mayoría pertenecían a privados y eran utilizados para la carga de material mineralógico. Sólo uno de ellos era utilizado para pasajeros y era del estado.

¹¹³ Es importante de considerar que el historiador don Isaac Arce Ramírez, fue el primero en escribir la historia de Antofagasta, desde una mirada científica, sin dejar de lado en todo su texto lo anecdótico de algunas citas, un poco sacadas de sus propias vivencias, dado que él arribó a la ciudad a los 9 años, en el año 1872, permaneciendo en la ciudad hasta su fallecimiento en el año 1930.

¹¹⁴ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág. 85.

¹¹⁵ Ardiles Vega, Héctor: *Historia del Poder...* Op. Cit. Pág 89



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.13: Antofagasta desde la Cía. de Salitres, 1870.

Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos DIBAM

Fuente: <http://www.museodeantofagasta.cl/629/w3-article-22121.html>.

La imagen muestra al fondo, a la izquierda, el primer templo vicarial de la ciudad, que fue construido de material rústico y ligero. Su armazón era de madera y tenía una torre coronada con una cruz y campanas. Fue destruida por un incendio en la década de 1880. A su derecha, detrás de los muelles, se observa la antigua aduana boliviana. Abajo, en primer plano, se ve la Compañía de Salitre y Ferrocarril.

Primer Orden de la trama

Los textos señalan que la orilla (mar) es un borde que actúa como elemento que determina la disposición de la grilla generatriz, cuya base corresponde a manzanas de 100 x 100, divididas por calles de 17 a 18 mts de ancho, trazando un eje perpendicular como base del borde hacia el sector sur y los terrenos del FFCC, el que también se va adecuando a la forma de la línea de borde.

Traza

El territorio tuvo gran incidencia en la definición de la ubicación de las primeras manzanas y la orientación que tendría el trazado. Se suma a ello, la razón que dio origen al poblado: la explotación de minerales. Esta actividad ordenó la ubicación del muelle¹¹⁶ y de la “vía conectora” con el interior. Como lo estipulaba el decreto de concesión de

¹¹⁶ Estamos hablando del momento en el que se toman las primeras decisiones de ubicación del puerto y de las instalaciones mineras de la época; es decir las de la Melbourne Clark & Cía. Todo ello como insumo para el diseño del plano.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

terrenos que el gobierno boliviano entregó a Ossa¹¹⁷, se debía encontrar el punto exacto que lograra una vinculación eficiente del mar con el interior, considerando también como factor la figura del borde costero, el abrigo que éste debía tener para desarrollar de manera correcta las actividades portuarias, y la geomorfología del lugar (quebradas). Compartimos lo que Vidal de la Blanche expone: *“La naturaleza prepara el sitio y el hombre la organiza”*¹¹⁸

La vía de recorrido que se inicia en el muelle y se interna al interior, comunica una pampa repleta de riquezas minerales: el desierto; y un exterior que permitía el contacto con otros mercados a través del mar.

Recordemos que la traza es un perfecto damero que sólo varía su orientación en función de su adecuación a las características morfológicas del territorio que en este período equivalen a las de la costa. Si bien esta característica ortogonal de traza en cuadrícula es una influencia de origen indiano, la configuración de la plaza y las manzanas que la rodean no responden exactamente al modelo de traza que estipula la Ordenanza de 1573, recogiendo sí, su ubicación mediterránea, aunque particularmente este damero tiene un desplazamiento hacia el borde de la costa, y consiguientemente acercando la plaza hacia ella.

Otra variable considerada en el diseño del plano de la ciudad es que se aprovecha la horizontalidad del suelo, que prácticamente abarca toda la costa de la región, por cuánto no presenta mayores alteraciones geomorfológicas, hasta internarse unos 800 mts hacia el cerro, lo que permite dibujar el damero correctamente.

Parcelación y relleno

La definición del loteo estaba establecida en el plano trazado por Hilario Ruiz y José Santos Prada. En él observamos que la mayoría de las manzanas trazadas en este plano que data de 1869, presentan una subdivisión de igual dimensión,

¹¹⁷ Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad...*, op.cit., pág 61.

¹¹⁸ Oliver, Carlos Alberto; *La arquitectura y el Lugar*. Sevilla, publicaciones de la Excma. Diputación provincial de Sevilla, 1987, pág 23.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

básicamente fraccionada en cuatro cuartos. El cuarto de manzana se subdividía, a su vez, en dos lotes, y uno de esos lotes menores se dividía en otros dos, siendo éstos últimos los de menor tamaño, de 25,00 metros por 25,00 metros.

Una excepción a la regla eran los lotes que bordeaban los terrenos de la Melbourne Clark & Cía., los de ajuste con el borde costa, los destinados al estado, y uno sobre la ya designada plaza Colón, en donde aparecen lotes entre medianeros que enfrentan a las calles Sucre y La Mar presentando un mayor frente que fondo. Probablemente para dar la posibilidad de que esos terrenos fueran adquiridos por instituciones y/o empresarios bancarios o comerciales vinculados a la explotación del salitre, y de ese modo tener una buena presencia desde la calle. Recordemos que los lotes fueron adquiridos por particulares en subasta pública, según lo ordenó el Gobierno de la época, y por tanto una diferenciación en forma y tamaño de los lotes resulta bueno para asegurar una mayor demanda. Es probable que esa decisión de lotear de esa manera y con esa proporción, promoviera que por ejemplo por años estuviera ubicado frente a la plaza Colón el Hotel Colón o grandes almacenes que recordaban el carácter mercantil del poblado, que además de ocupar sitios esquina, el amplio frente permitía que las edificaciones fueran apreciadas en toda su magnitud, como lo muestra la imagen que sigue, considerando que la escala de la ciudad en esos años no superaba los dos pisos, siendo éstos edificios los que ostentaban dicha altura de edificación, no así las viviendas que comenzaron a rodear este anillo fundacional.

Para este período no todo en el poblado estaba edificado; sino apenas empezando a edificarse presentando una imagen de elementos dispersos conformada por construcciones insertas en una manzana que se hallaba trazada en el plano.

2.2.2.- Procesos Económicos y de uso de suelo

Debemos recordar que en este periodo la evolución que tuvo el poblado es consecuencia prácticamente exclusiva del interés y su consecuente movimiento



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

mercantil, generado por las expectativas económicas que el suelo del desierto interior rico en productos minerales ofrecía.

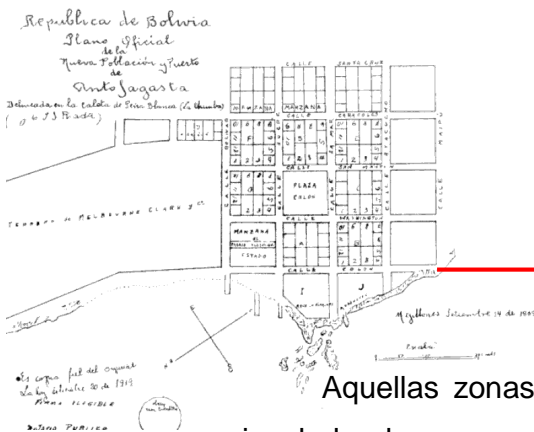
Otro dato que no debemos dejar de considerar para cualquier análisis que se realice en la presente investigación, es el conocer que las primeras construcciones que existieron en la zona fueron las que confeccionaban los primeros moradores de la costa nortina de Chile, los changos, y que dado lo efímero de sus construcciones no constituyeron testimonios perdurables.

Los criterios utilizados para el trazado y la parcelación, son una respuesta al factor económico, que como mencionamos precedentemente, en complemento a los órdenes establecidos por la ley de España, da el sustento al asentamiento, en cuanto a la disposición de los lotes y distribución de ellos dentro de las manzanas como con respecto a su entorno inmediato, cuyo punto de referencia es la plaza principal que en Antofagasta se conoce como plaza Colón, y que pasa a ser la plaza mayor de la ciudad según las leyes indianas. Algunos lotes cerca de la plaza se destinaron para edificaciones públicas, seguidos por lotes de grandes dimensiones para viviendas que pudieran ocupar algunos altos funcionarios de las empresas del salitre. Después lotes de menor tamaño que pudieran asegurar un buen tiraje al ser vendidos a costos menores. La periferia como muy atinente a los procesos de poblamiento que vivía en ese entonces Chile, estaba conformada por construcciones improvisadas, autoconstruida, ocupada por pobladores de escasos recursos económicos, mayoritariamente obreros; los cuáles se tomaban los sitios y emplazaban sus viviendas alejadas del centro donde vivía la aristocracia criolla que transpolado a la ciudad de Antofagasta, vivía la elite de extranjeros y chilenos vinculados a los núcleos gobernantes del salitre.

2.2.3.- Hitos urbanos y arquitectónicos relevantes

La costa

Esta básicamente tiene una imagen industrial puesto que en ella se establecieron principalmente las plantas resacadoras de agua, instalaciones para la minería y los muelles.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Aquellas zonas que quedaban libres eran destinadas para el uso recreativo vinculado al mar, en muchos casos con dueños privados que habían adquiridos los lotes cercanos a la costa en las subastas que ordenaba la gobernación. Un sector de mucha concurrencia fue el conocido como Baños del Rhin al costado sur del muelle de pasajeros. Este existía desde los inicios del poblado¹¹⁹.

La costa, con sus muelles que recién comenzaban a aparecer en ella, también fue escenario de actividades que la connotaron particularmente. Ejemplo de ello es que el día de la fundación oficial del pequeño poblado de La Chimba, el 22 de Octubre de 1868, se realizó una ceremonia de Inauguración, la cual fue en el desembarcadero.¹²⁰

Los espacios públicos

Para la época, teniendo en cuenta que recién estaba empezando a conformarse el poblado, aquellos lugares pre-definidos, como la plaza principal, u otros surgidos espontáneamente como el área de playa frente a las instalaciones de la Melbourne, comenzaron a cobrar vida, con la llegada del material con que se iba a construir el primer muelle y la primera salitrera, la del Salar del Carmen, y a pesar de ello no alcanzaban a connotarse como espacios públicos, debido a que no estaban consolidados como tal ni eran lugares reconocidos por la incipiente población que para ese entonces tenía Antofagasta. Sin embargo, comenzaban a atesorar ciertos actividades que fueron indicios de su futura prosperidad al albergar incipientemente en ellos actos tan simples y comunes como el que en los muelles, se veía movimiento con la llegada y despedida de los pocos pasajeros que salían o entraban a la ciudad, ya fuera porque eran parte de los trabajadores de las faenas portuarias e industriales directamente, o eran sus familias; o, como en el caso de la plaza Colón, por ser un primigenio sector de descanso al que podían ir las personas, gracias a los espacios

¹¹⁹ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.126.

¹²⁰ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág 84.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

de confort que empezaba a tener la plaza con la vegetación que ya tenía una altura que otorgaba buena sombra al transeúnte.

Podemos señalar también que hay una vía que si bien surge por una necesidad práctica, ella por medio del uso que se le da en la época y por la composición arquitectónica que la va construyendo, se hace acreedora de características que la convierten en la espina dorsal de la trama urbana, por lo que adquiere de esa forma su significación. Se constituye en **Lugar** que tensiona cerro y mar, y conecta interior con la bahía.

Senda calle Bolívar

“Las calles están en el origen de la ciudad, son su condición necesaria (...). En ellas se anidará el movimiento urbano; serán el lugar donde se desarrollarán las actividades públicas, donde se manifestará la vida en la ciudad (...) Las calles crean el escenario en el cual los edificios se entienden como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados”

Josep Parcerisa, 2000¹²¹.

El sólo hecho de ser calle hace de este espacio un **Lugar** importante por el movimiento que su condición original promueve, y que cuando con el tiempo va adquiriendo significación y trasciende lo meramente funcional podríamos decir que traspasa el umbral conceptual de calle y se convierte en senda. Por lo tanto llamaremos senda a aquellas “calles extraordinarias que han llegado a convertirse en referencia porque son capaces de representar una idea o momento especialmente singular”¹²².

Simón Bolívar, es la calle más antigua de todas las que hay en Antofagasta, era la ruta obligada de quienes acudían al muelle de pasajeros. Bermúdez relata: “*La movilización entre el Salar y Antofagasta se hacía en carretas tiradas por bueyes o mulas*”¹²³. En 1872, en el plano del puerto La Chimba, Bolívar, no tenía más de cinco

¹²¹ Parcerisa Bundó, Josep, *La ciudad no es...* op.cit. pág. 17.

¹²² *Ibíd.* Pág. 28

¹²³ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág.78.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

cuadras y por el este llegaba hasta la calle Matta que por aquel entonces se llamaba calle Nuevo Mundo. Dicha senda producía una tensión natural apoyada por un tejido edificado bastante homogéneo para la época, de construcciones con reminiscencias georgianas tardías, tecnológicamente definida más tarde por investigadores locales, como la arquitectura de madera, caña y barro.

Es en esta senda donde los industriales ingleses sitúan sus viviendas en amplios terrenos que les permitieran construir viviendas apropiadas a sus intereses familiares y que además pudieran disponer de espacios exteriores que de alguna forma les permitiera separarse del área de trabajo en búsqueda de naturaleza y paisaje, proceso típico de la era industrial. El muelle de pasajeros incidió en que calle Bolívar propiciara el que se establecieran gran cantidad de negocios, preferentemente cantinas, hoteles y cocinerías generando un gran movimiento para la calle.

Arquitectura

La magnitud que va adquiriendo en este período la explotación del salitre conlleva a que esta actividad no pueda ser absorbida solamente con capitales nacionales y que deba más bien ser asumida por capitales extranjeros. Los ingleses toman a su cargo la explotación del recurso y con ello la realización de un sinnúmero de infraestructura y equipamiento para las necesidades propias de la industria. Esta presencia británica que comienza ya para los años 1866-67 en adelante, no sólo se hizo sentir económicamente, sino también se visualizó en la conformación arquitectónica, social y cultural del poblado.

El perfil urbanístico, arquitectónico, económico y cultural de Antofagasta estuvo, como en toda cultura, fuertemente relacionada al elemento humano que la pobló: una élite de empresarios con capital nacional o extranjero, además de una gran masa de obreros, que tendía a ocupar las periferias cercanas conformando poblaciones marginales de baja calidad constructiva, dándole un aire de campamento por la falta de equipamiento básico¹²⁴. Esto último dio paso a la generación de espacios públicos e infraestructura pública de primera necesidad.

¹²⁴ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 309-312.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Podemos mencionar que el lenguaje estilístico no responde a una determinada corriente artística imperante en la época, sino más bien a un acomodo de recursos tecnológicos y adaptaciones al territorio donde se emplaza esta nueva arquitectura¹²⁵. Esta arquitectura presenta gran semejanza a la que floreció en Estados Unidos hacia fines del siglo XVIII y durante el XIX, expresión del estilo Georgian traído por los ingleses a América durante el período post Colonial y que luego se extiende por el territorio americano.¹²⁶ Este modelo colonial inglés se desarrolló también en las colonias británicas en India, África, Norteamérica, Australia y en el área del Caribe. En su mayoría las construcciones fueron realizadas no por arquitectos de la época, en su mayoría de la capital chilena, sino eran modelos traídos por ingleses a través de firmas subcontratadas por ellos.

Los ingleses montaron con rapidez sus instalaciones para la extracción del caliche, así como los edificios complementarios necesarios para el funcionamiento de la oficina completa. Podríamos definir este conjunto como la primera “*arquitectura industrial*” del poblado, toda ella construida por profesionales extranjeros traídos por las empresas inglesas. Bermúdez expone: “*Melbourne Clark y Cía habían confiado a un personal británico la responsabilidad de los trabajos, designando su Administrador General a Jorge (George) Paddison (...) Gibbs había previsto la necesidad de un equipo técnico para la construcción del plantel (...) Mr. Paddison contó con el concurso del ingeniero don Diego Adamson. Otro de los jefes, que actuaba también en los trabajos, era Mr. Hicks. Más tarde participó otro ingeniero británico don Juan Clemenson.*”¹²⁷

Los modelos exportados recogen del lugar, en señal de adaptación al medio, la condicionante ambiental, el factor climático, en la búsqueda de confort térmico, lo que

¹²⁵ Las corrientes artísticas imperantes en Europa llegan con desfase a América, y más aún a países como Chile, que dentro de América del Sur, está emplazado en su extremo Sur y aislado geográficamente por la Cordillera de los Andes. Si en la capital comenzaron en la segunda mitad del s. XIX a llegar modelos europeos clásicos a través de arquitectos como Barroilhet, Azancot, John Brown, etc., a Antofagasta se presentan aún más tarde, por su lejanía con la capital.

¹²⁶ Cabe mencionar que los ingleses fueron los primeros extranjeros en llegar masivamente a Chile a controlar el sector comercial y financiero, en especial a Valparaíso, primer puerto chileno floreciente a mediados del 1800. Fueron los más numerosos y los más influyentes. También fueron los primeros en ocupar organizada y planificadamente las ciudades en donde se establecían.

¹²⁷ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág.35



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

complementa el modelo edificatorio incorporando a la arquitectura, el lenguaje de corredores, balcones y espacios centrales interiores que actúan como controladores térmicos para el edificio.

El sistema de construcción masivamente utilizado por los ingleses fue el “Balloom Frame”, cuyo principio se basa en un tipo de construcción por piezas prefabricadas de madera unidas entre sí, moduladas, lo que revolucionó la arquitectura puesto que permitían un rápido armado e incluso fuera del sector donde iba a quedar finalmente ubicada la obra; lo que resultaba en extremo muy práctico para una población de extranjeros que querían cobijarse y laborar en un lugar donde no tenían la intención de asentarse.

También se daba el caso que los ingleses construían sólo en madera, tanto en su estructura soporte como en su revestimiento interior como exterior, lo que era considerado un lujo para la época, incluso hasta el día de hoy, puesto que la madera utilizada no era propia de la zona, ni siquiera de los poblados cercanos.

Oscar Bermúdez comenta que las instalaciones de la Melbourne Clark & Cía, en el Salar del Carmen, para los empleados superiores, eran en extremo de buena calidad, espaciosas, bien distribuidas y lujosas: *“El edificio principal todo de madera, tenía un buen número de habitaciones, incluso-cosa desacostumbrada en las salitreras de ese tiempo y aún después- un pequeño salón de lectura provisto de una biblioteca”*.¹²⁸

Mencionamos dentro de los edificios significativos de la época: la Ex Aduana de 1867-1868 de Wedmore & Cía.¹²⁹, el conjunto edificios de la Compañía de Salitres del Ferrocarril, heredera de la Melbourne Clark y Cía., los conjuntos de edificios del Ferrocarril Antofagasta a Bolivia, etc. Este tipo de arquitectura corresponde a edificios institucionales y de empresas privadas.

Para obligar a que los lotes subastados a particulares para sus residencias no generaran una imagen de abandono y precariedad el estado ordenó *“edificar con*

¹²⁸ Ibídem., pág 23.

¹²⁹ Ostria González, Claudio et al. *Inventario del Patrimonio ...* op.cit. Ficha 8-A-001.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*habitaciones todos los frentes de los sitios rematados en el término de 18 meses (...) sujetándose en caso de no hacerlo a perder su derecho en todo el terreno...*¹³⁰



Fig.14: Edificio de la estación de ferrocarril Melbourne Clark y Cía., 1870

Fuente: <http://www.taringa.net/post/imagenes/18328336/Fotos-antiguas-de-Antofagasta-Chile.html>

La imagen muestra el edificio de la instalación de ferrocarril de la Melbourne Clark ubicada en la esquina de calle Bolívar con avda. Colón, frente al muelle. El edificio que correspondía a la administración, está construido de madera, caña y barro con amplios corredores y buena altura para facilitar la circulación de aire que permite mantener fresco los recintos, y de ese modo mitigar las temperaturas cálidas de la ciudad.

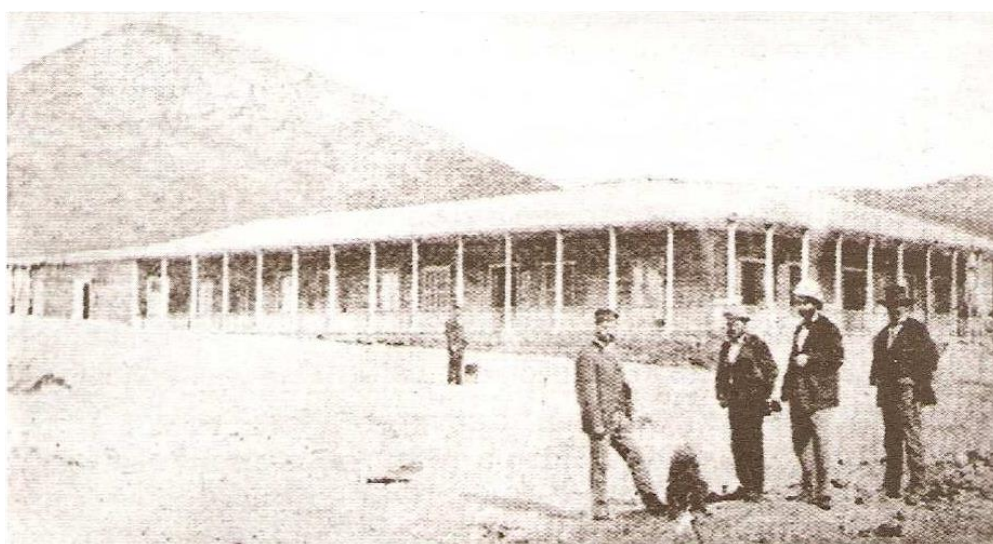
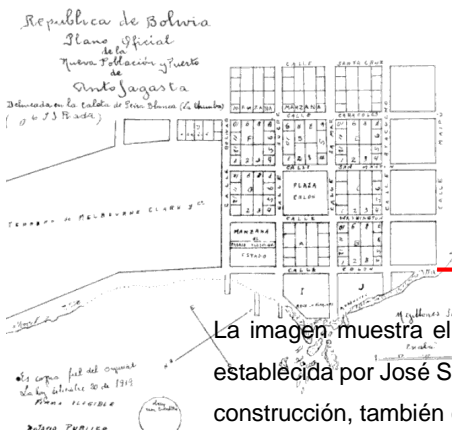


Fig.15: Casa de administración del salar del Carmen, 1871.

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 102.

¹³⁰ Téllez Lúgaro, Eduardo: *Perfil Histórico de Antofagasta Año de emergencia y fundación de una ciudad fronteriza (1866-1869)*. Revista chilena de Historia y Geografía, 157,(1984),pág. 152.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La imagen muestra el edificio de oficinas de la Casa de administración del Salar del Carmen, primera oficina establecida por José Santos Ossa, dedicada a la explotación del salitre. Se puede apreciar en la imagen el tipo de construcción, también en madera y con el mismo estilo de las instalaciones del ferrocarril de la Melbourne Clark.

2.3.- El descubrimiento de nuevos yacimientos minerales en la región

Este segundo periodo en la historia de la ciudad comienza el año 1868. El hecho histórico que define este periodo, al igual que el anterior, está estrechamente vinculado a la condición productiva.

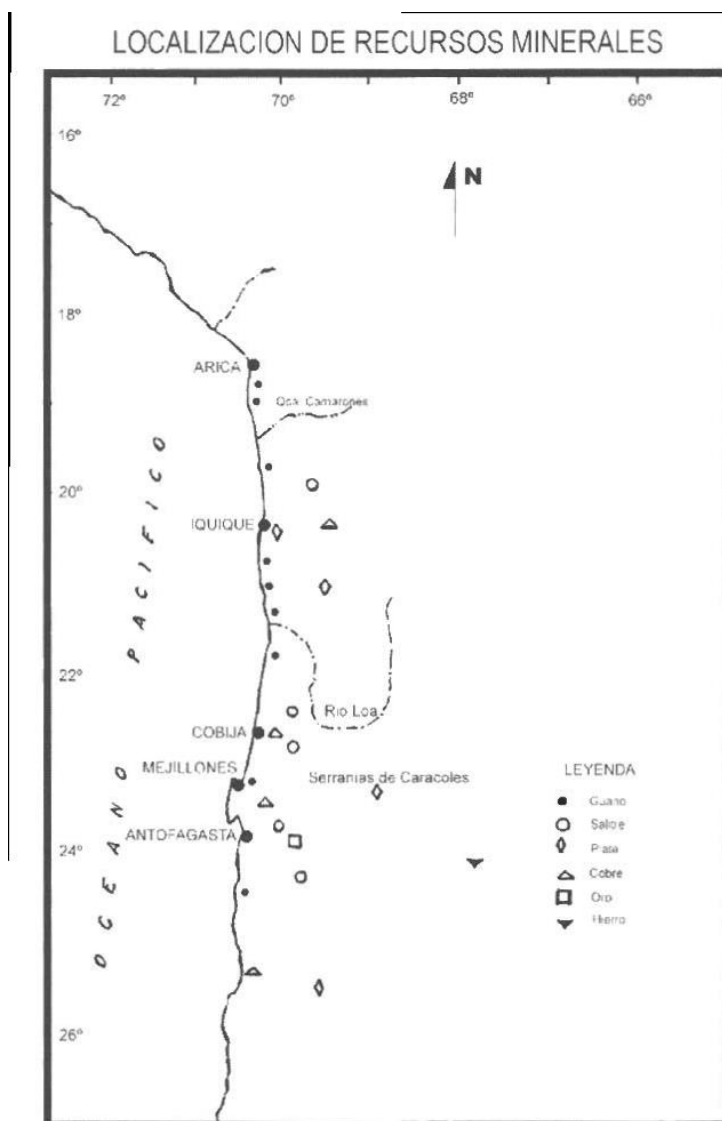


Fig.16: Plano de la región que grafica el tipo y localización de los depósitos minerales a fines del siglo XX, 1873. Fuente: Bravo, Carmen; La Flor del desierto. El mineral de caracoles y su impacto en la economía chilena; Ediciones de la Dirección de Biblioteca, Archivos y museos, LOM Ediciones, 2000, pág. 19.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Un año después de su fundación oficial, Antofagasta sufre un aumento notable de su población y tráfico comercial, debido al descubrimiento de Caracoles¹³¹, un mineral donde se hallaron las primeras vetas de plata.

Este mineral descubierto en mayo de 1870, por José Díaz Gana, tenía en el lapso de un año más de 600 vetas registradas, llegando a conformar un poblado de cerca de 10.000 habitantes que llegó a tener, escuelas, comercios, bancos, iglesia, teatros una gran infraestructura si se considera que Caracoles operó sólo hasta el año 1878, un año antes de la guerra de 1879¹³².

A pesar de los muchos esfuerzos que hicieron los bolivianos y empresarios del poblado de Cobija que comercializaban en el puerto, por hacer que la salida del mineral fuera por este lugar, la batalla que estaba siendo ganada por Mejillones, fue finalmente concedida a Antofagasta debido a que su geografía brindaba para el transporte del producto al puerto una mejor y menor distancia a la costa por la ruta del Salar del Carmen. Esto significó un nuevo empuje para la consolidación de La Chimba. Carmen Bravo expone: *“No obstante la manifiesta superioridad del puerto de Mejillones respecto de Antofagasta, éste le disputó victoriosamente la salida de los minerales y el abastecimiento de Caracoles, por sus mejores caminos al mineral y por estar amparado por la Compañía de Salitres”*¹³³

Estos hechos hicieron que comenzara una fuerte inmigración a Antofagasta, en vez de Cobija. Significó la duplicación de su población llegando a 4000 habitantes entre 1871 y 1872¹³⁴, de distintas nacionalidades, superando en número los de nacionalidad chilena. Así fue como el surgimiento de este nuevo mineral dio un nuevo impulso de crecimiento a la ciudad, como lo expone Panadés: *“Caracoles ha improvisado en seis meses una población de más de cien casas en Antofagasta y*

¹³¹ Mineral descubierto por José Díaz Gana en el año 1870.

¹³² Bravo, Carmen. *La Flor del desierto. El mineral de Caracoles...*; op. cit. pág. 11.

¹³³ *Ibíd.*, pág. 46.

¹³⁴ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.188



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

... otras doscientas en Mejillones, con casas de crédito y comercio, destilaciones de agua salada, empresas de acarreo.(,,,)”¹³⁵

La cantidad de población precisaba no sólo de lugares para el trabajo, el comercio y la habitación, sino también para la entretención. Para ese entonces la calle que cumplía el rol de tener locales destinados a la entretención y ocio es la actual calle Matta, antes conocida como Nuevo Mundo, y después Angamos. Es también es este periodo que se funda la Municipalidad de Antofagasta, que se constituye en la primera casa municipal cuyas funciones estaban orientadas a controlar las zonas de juego, horarios, etc., y estaba constituida en su mayoría por personas chilenas y algunos extranjeros. Los menos eran bolivianos. Como lo dice Arce, *"Las personas designadas para componer el Municipio y la "Guardia del Orden" eran todos extranjeros y de lo más caracterizado que existía en el pueblo entre industriales, profesionales, comerciantes, propietarios etc."*¹³⁶

Es en este periodo que a la caleta La Chimba, se le da oficialmente el nombre de Antofagasta en el año 1870. Un año más tarde, con la declaración fechada en Cochabamba, el 08 de mayo de 1871, por el presidente de la República de Bolivia, además se le confiere la Categoría de Puerto Menor. Con ello se abrió la posibilidad de desembarcar en el poblado toda clase de mercaderías que viniesen del exterior, además de artículos que se dirijan al asiento mineral de Caracoles y sus adyacentes.¹³⁷

En el período de 1871 y 1873, cada casa era un negocio, como también casas compradoras de metales. Ya en enero de 1872, se procedió por primera vez a nombrar un cuerpo de agentes municipales de nueve miembros, cuestión que solicitó el señor Subprefecto del Departamento Doctor Manuel Buitrago, para controlar los desórdenes y crímenes, como para proporcionar servicios a la población, por medio de contribuciones.

¹³⁵ Bravo, Carmen. *La Flor del desierto. El mineral de Caracoles...*; op.cit, pág. 49.

¹³⁶ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. 116.

¹³⁷ *Ibíd.*, pág.107.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La compañía Melbourne & Clark¹³⁸ había obtenido nuevas concesiones de terrenos, solicitados al Gobierno de Bolivia, en la persona del Presidente Señor Mariano Perú, como también la autorización para la construcción de un ferrocarril en todas las extensiones de las propiedades salitreras que hasta entonces poseía y para el uso exclusivo del servicio. Para el año 1872, la Melbourne & Clark pasó a llamarse "Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta", al incorporar nuevos socios capitalistas. Esta nueva compañía solicitó a la Municipalidad del Puerto permiso para tender las líneas del ferrocarril por algunas de las calles de la población, hasta alcanzar la oficina Salitrera del Salar del Carmen.

2.3.1.- Forma Urbana

Crecimiento de la Ciudad en sentido Norte-sur-oeste. Permanencia de la orientación de la traza original.

En 1873 se le encarga a Pedro Palacios el nuevo diseño del trazado urbano que correspondía a la organización de la ciudad, con calles de 18 mts. de ancho y manzanas en perfecto tablero de ajedrez. Su eje lo conformaba la calle Bolívar¹³⁹ junto al muelle fiscal y al muelle de la Cía. Salitrera a la izquierda. Los terrenos de mayor valor fueron los que colindaban al borde, donde se instalaban aduanas, bodegas industriales, maquinarias, etc. La ciudad mostró tendencias más aceleradas de crecimiento hacia el sur. Hacia el norte las instalaciones industriales y principalmente el ferrocarril limitaron su desarrollo.¹⁴⁰

En torno al mismo año, 1873, surgen las primeras construcciones de edificios públicos, entre ellas una Iglesia, la que después de varios incendios, se consolidó en 1917. También se fundan dos escuelas particulares, el Hospital del Salvador¹⁴¹, el Cementerio en el sector Bellavista, el Cementerio General actual, la primera escuela

¹³⁸ Compañía propietaria de la "Cía. de salitres de Atacama de propiedad de José Santos Ossa", pionero del salitre nortino. La nueva sociedad denominada Melbourne Clark y Cía., data de 1869.

¹³⁹ o Recordemos que la Calle Bolívar es la primera calle importante de la ciudad que comunicó cerro y mar. Es la calle contigua a la Melbourne Clark.

¹⁴⁰ Vicencio Sandoval, Daniza. *Ciudad y naturaleza...* op.cit. 24.

¹⁴¹ Corresponde al primer Hospital que tuvo la localidad. Este estaba emplazado en el sector centro norte de la ciudad. Muy rudimentario, insalubre, incómodo y precario, conformado por barracas de madera donde atendían sin diferenciación de su morbilidad a todos los pacientes de la época en un solo recinto.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

pública. Ya para ese tiempo la plaza Colón, plaza principal, era y es el punto más importante de encuentro ciudadano. En ese mismo año, la empresa salitrera costeoó el arreglo de ésta, consistente en la mejora del piso, cambiando su aspecto en forma considerable. Posteriormente la Municipalidad hizo construir aceras por los cuatro lados y formó varios jardines.

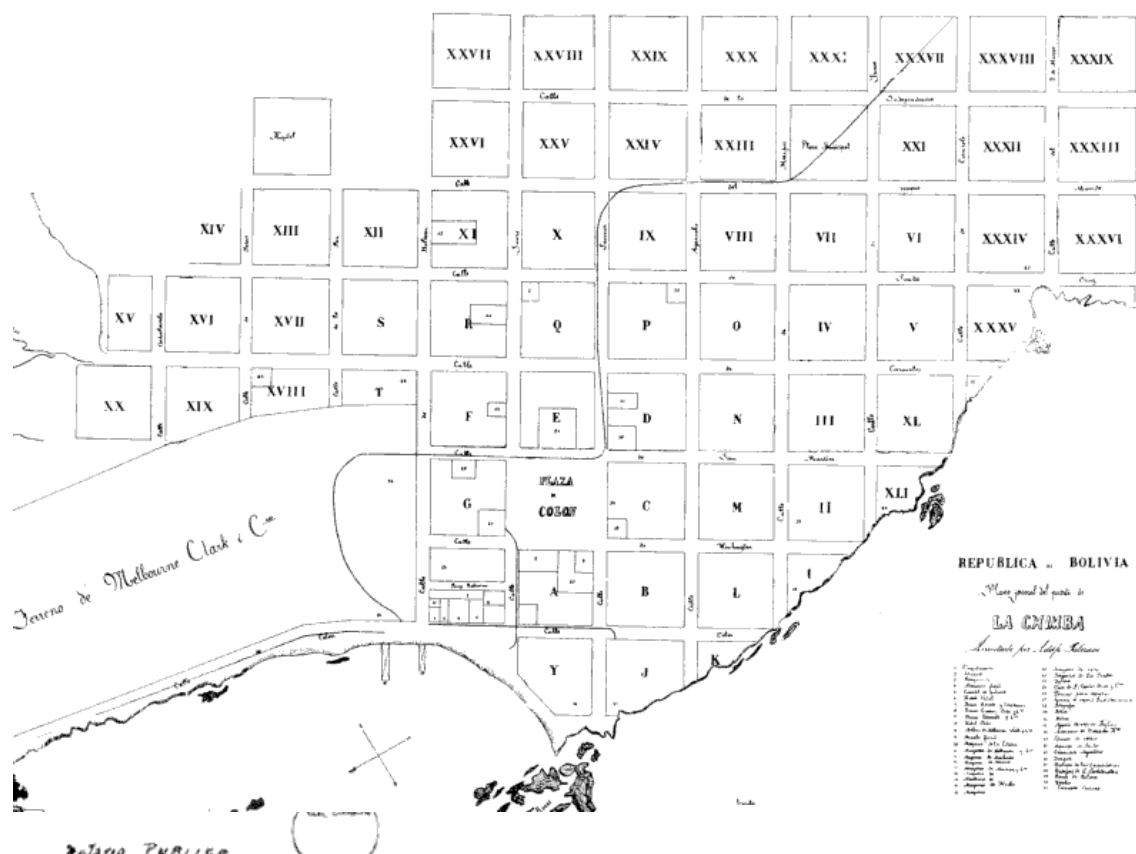


Fig.17: Plano de la Ciudad de Antofagasta, 1873.

Fuente: <http://www.antofagastaturismoruta.cl/region/pages/principales/mapas.php>

En este plano no se aprecian cambios en la estructura original de la ciudad; se sigue prolongando el trazado cuadricular observándose un crecimiento hacia el este, siendo su límite actual Calle 14 de Febrero, donde en el plano aparece trazada la última manzana en sentido norte-sur.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El 07 de enero de 1873, se tendió el primer riel del ferrocarril. Los trabajos estuvieron a cargo del ingeniero Josías Harding¹⁴², empleado de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, ex Melbourne Clark & Compañía. La vía ferroviaria circulaba entre calle Lamar y Nuevo Mundo. La obra se termina el 20 de diciembre de 1873, inaugurándose con la máquina y 3 carros de carga. Todo hasta antes de esa fecha se transportaba en carretas las que se adentraban por la quebrada denominada Salar del Carmen, subían con materiales, carbón, forraje, etc. y bajaban con salitre. La distancia que existía desde el borde hasta dicha quebrada era de 33 kilómetros. Los terrenos del ferrocarril actúan como barreras artificiales, ordenando el crecimiento posterior hacia el sector norte¹⁴³.

Traza

La ciudad continúa su crecimiento en todos los sentidos cardinales siguiendo la orientación original de la traza. Del mismo modo que en el periodo anterior, las manzanas estaban delineadas en su mayoría pero no totalmente edificadas. No así en las calles principales como Bolívar, Colón y las que rodeaban la plaza principal. La calle Bolívar fue la que primero tuvo construcciones en toda su extensión, por ser la principal calle comercial de Antofagasta, seguida por calle Lamar y Caracoles. Hacia 1879 la planta edificada de la ciudad comprendía las calles Potosí por el norte, Nuevo Mundo por el este; Junín por el Sur y Colón por el oeste. En la periferia de la planta delineada sólo había caseríos aislados, corrales para animales y pampa.

Como la trama urbana se conforma por la definida relación entre el espacio construido con el espacio no construido¹⁴⁴, en este período debemos mencionar que se consolida morfológicamente la plaza Colón, que ya se encontraba delineada en 1869. Ello gracias a que se encuentra totalmente edificada perimetralmente.

En tantos sus vías, si bien se mantienen en irrestricta obediencia a lo que es un damero, el recorrido del tren impone variantes que implican la construcción de manzanas de formas y tamaños irregulares, rezagos de su paso de acuerdo a las

¹⁴² Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág 46.

¹⁴³ Vicencio Sandoval, Daniza: *Ciudad y naturaleza...* op.cit. 43.

¹⁴⁴ Waisman; Marina, *El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Bogotá, editorial Escala, 1990.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

exigencias técnicas de giro de las máquinas y su adaptación a las pendientes naturales de la topografía. La siguiente imagen muestra un plano fechado el año 1880, en el cual se aprecia la nueva línea ferroviaria, que se había trazado en plano de 1873, la que sale de la estación hacia el sur para salir definitivamente por la quebrada ya no del Salar del Carmen, sino por la Quebrada Mateos hacia las salitreras.

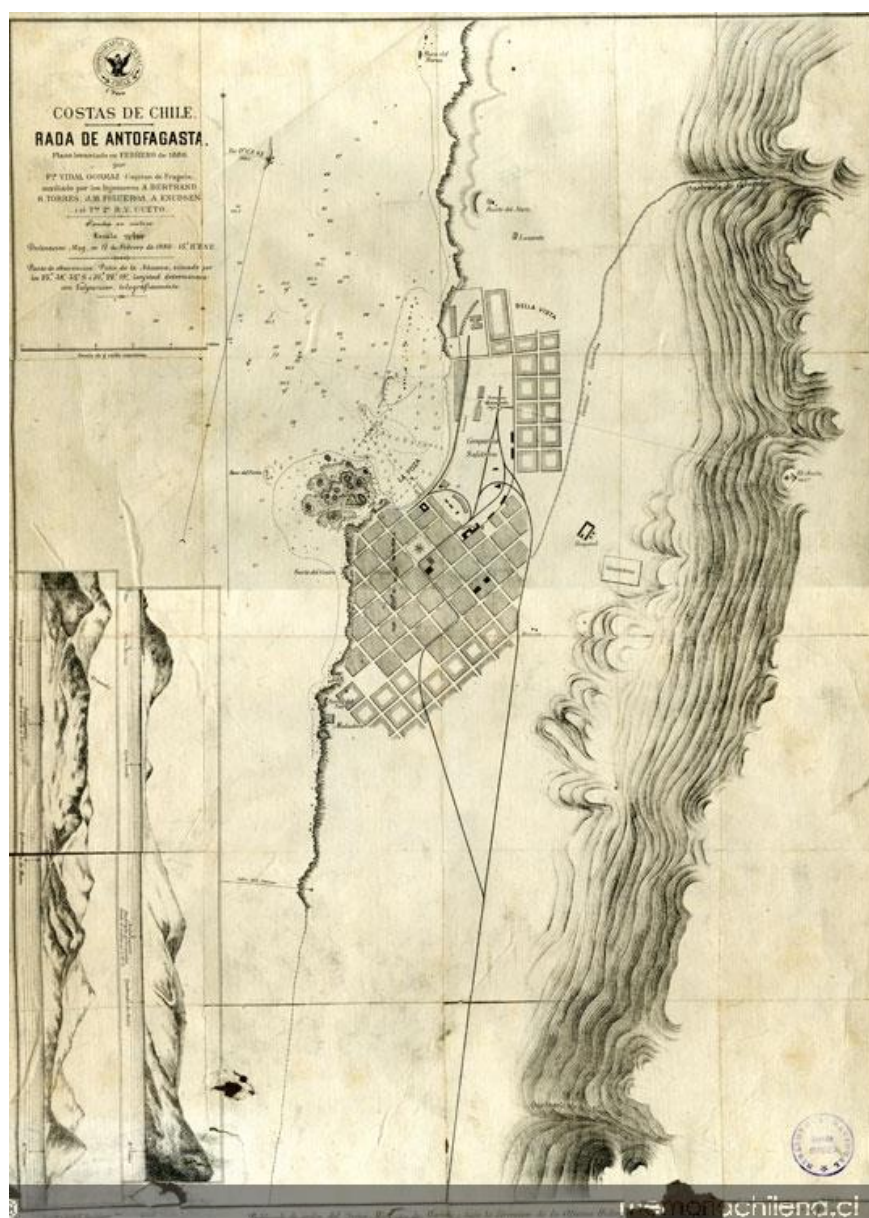
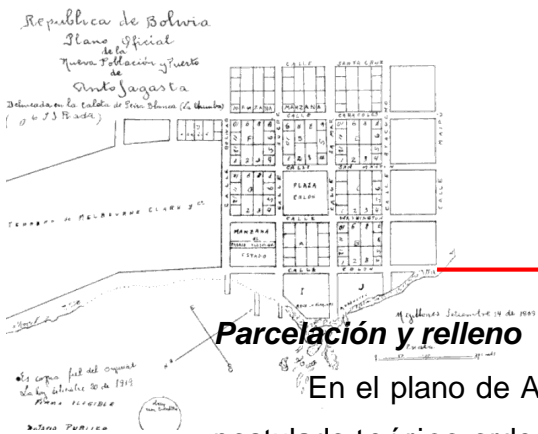


Fig.18: Plano bahía de Antofagasta, 1881.

Plano levantado por Francisco Vidal Gormáz, Capitán de Fragata, auxiliado por A. Bertrand et al; Delineador Carlos M. Prieto Escala 1:10.000 Publicado de orden del Sr. Ministro de Marina Lit. P. Cadot Levantado en Febrero de 1880. Incluye perfiles, declinación magnética, leyenda y plano de la ciudad de Antofagasta, 1881, Colección: Biblioteca Nacional de Chile; id MC: MC0060286.

Fuente: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121862.html>



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Parcelación y relleno

En el plano de Antofagasta de 1873 es posible visualizar que no se cumplió el postulado teórico ordenador de la parcelación de las manzanas planteado en el plano de 1869, probablemente porque la venta de lotes dispuesto por el gobierno no se ajustaba a las necesidades que demandaban sus adquirentes. Los nuevos lotes mantuvieron una forma con mayor fondo que frente. Esto incipientemente se aprecia en plano elaborado por la República de Bolivia en 1873 en el cual se logra ver algunos lotes alargados con menor frente que justamente son los que se sitúan más distantes de la plaza Principal. Recordemos que los lotes cercanos a la plaza tenían otra configuración y tamaño dado que estaban delineados más anchos que la fracción de la manzana en cuartos y después otros cuartos sobre los lotes resultantes. Esto para dar cabida a instituciones o en su mayoría casas de comercio, que por su rol debían contar con una buena ubicación y presencia en la ciudad.

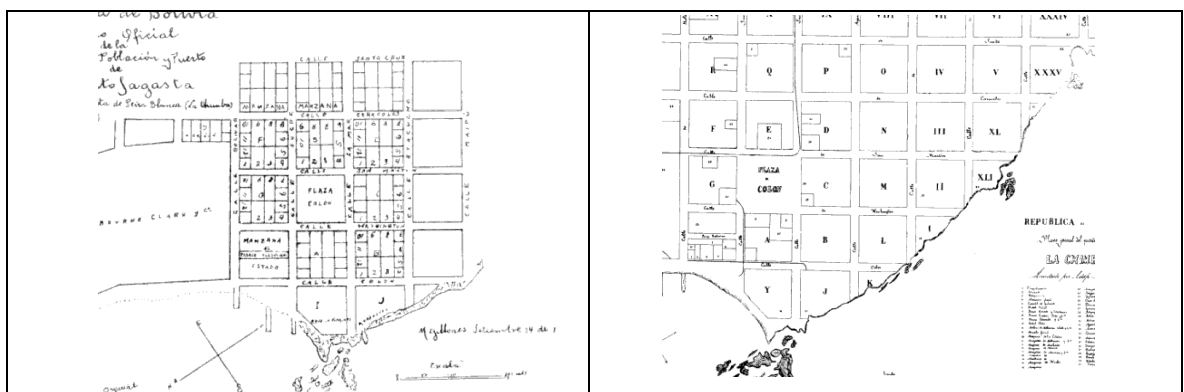


Fig.19: planos de 1869 y 1873 de lineados bajo la administración boliviana, dispuestos uno al lado de otro para mostrar comparativamente el crecimiento de la ciudad.

Fuente: Elaboración personal

Otro aspecto destacable de mencionar es que para ese tiempo toda el área que rodeaba la plaza principal, la calle Colón por la costa y la calle Bolívar por el norte se encontraban prácticamente construidas, conformando fachadas continuas en uno y dos pisos.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

2.3.2.- Procesos Económicos y de uso de suelo.

El poder adquisitivo del poblado estaba concentrado en los empresarios mineros, dueños de las muchas minas descubiertas en el sector de Caracoles, y en menor escala en empresarios del comercio local. En su mayoría eran extranjeros, y eran ellos los que tenían el control sobre la enajenación de terrenos para sus empresas como para sus propias viviendas, por lo que no hay que desconocer que el uso de suelo se ajustaba a las necesidades y voluntades de dichos pobladores. Esto trajo consigo que se definieran con mayor precisión las vías que se requerían para concentrar el comercio, los bancos, los hoteles, etc., siendo el punto ordenador la plaza principal y el muelle salitrero.

2.3.3.- Hitos urbanos y arquitectónicos relevantes

La costa

Un componente natural per se conformador de la imagen natural del poblado, es su mar, la costa, que en la época estuvo constituida por un sinnúmero de muelles cercanos a las manzanas del casco fundacional de la ciudad, en su gran mayoría de privados que los construían para ofrecer servicios de embarque y desembarque de las mercaderías con la que abastecían la ciudad y los poblados del interior.

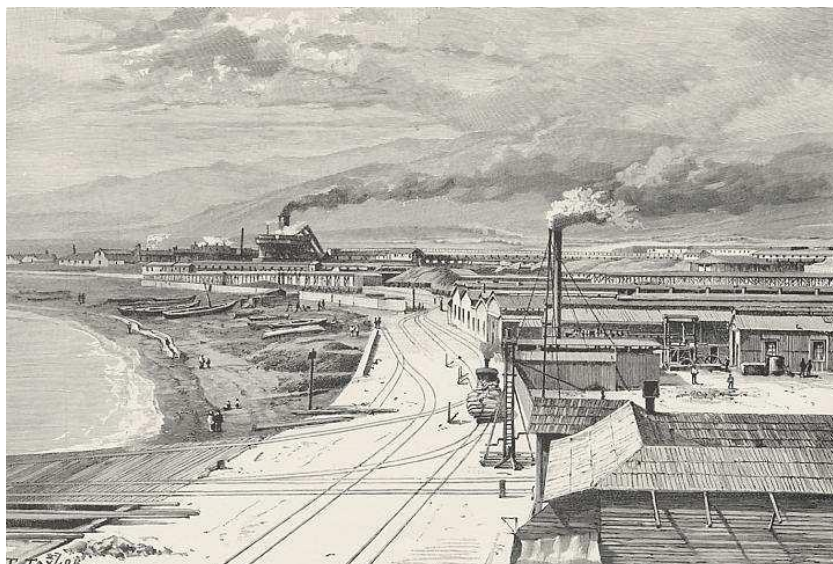


Fig.20: Sector muelles de Antofagasta, 1876.

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/393785264>

Dibujo realizado por un habitante inglés desconocido, que grafica la costa, en la cual prevalece un evidente predominio del carácter industrial del asentamiento. Puede verse un muelle que sirve a esa instalación industrial, y hasta donde llegan los tranvías con la carga mineral. Las chimeneas del fondo corresponden a las de la instalación de la Compañía de salitres.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Los espacios públicos

Senda Bolívar y el Camino de las Carretas.

El descubrimiento del mineral de Caracoles reafirmó el incipiente camino que ya había comenzado a trazarse desde la calle Bolívar como punto de acceso a la ciudad. El hallazgo de nuevas vetas, intensificó el tráfico de carretas, lo que le valió a calle Bolívar que se conociera popularmente como el ‘camino de las carretas’.

Por la actual calle Bolívar, circulaban animales cargados de mineral, bajando desde el Salar del Carmen¹⁴⁵, hasta alcanzar el muelle, pasando por calle Iquique en su sentido Norte sur. Al respecto, Isidro Morales, expone: *“El hallazgo (de salitre) originó el tráfico de carretas con minerales de plata y de salitre desde la pampa y con maquinarias y mercaderías hacia el interior (...) El tráfico de carretas creó los senderos y con el correr de los años estas se convirtieron en rutas estables a la pampa.”*¹⁴⁶. Hemos podido ver que esta vía, que tuvo su nacimiento en el período anterior, es a partir de 1879 en adelante que se potencia como la calle de mayor importancia comercial de la época, lo que produce su consolidación edificatoria.

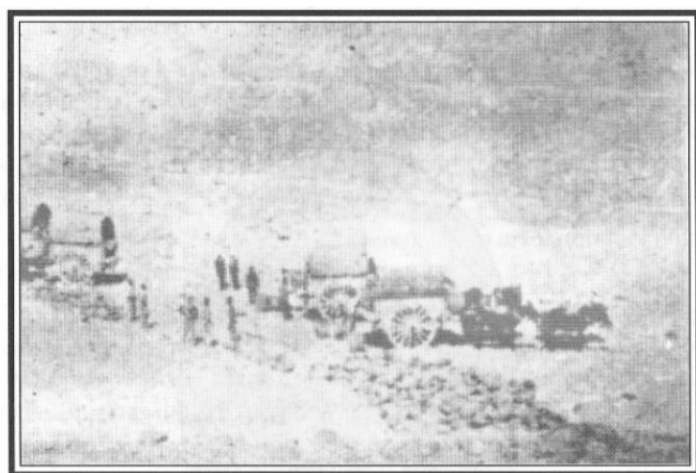
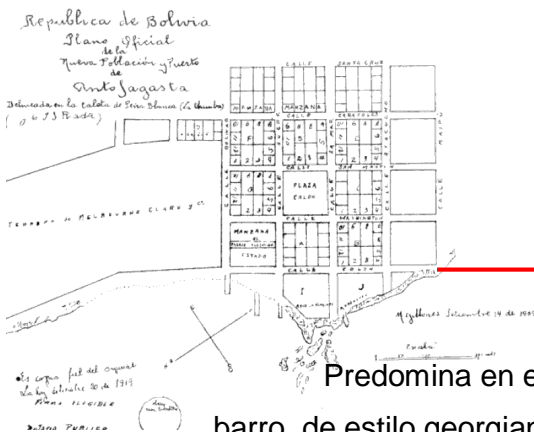


Fig.21: Carretas, 1870
 Fuente: Arce, Isaac.
Narraciones Históricas de Antofagasta, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, Pág. 282.

Carretas de un retazo que hacía el acarreo de minerales de Caracoles a este puerto.

¹⁴⁵ El Salar del Carmen, es el nombre que recibe una de las cuestras que cuenta la ciudad que la conecta con el interior del desierto de Atacama. Por esa cuestra se ubicaban la mayoría de las salitreras que fueron masivamente explotadas entre 1866 y 1930 aproximadamente. Esta cuestra está ubicada unos 500 mts más al norte de la calle Bolívar, y se conectaba naturalmente desde Calle Bolívar, por lo que hoy conocemos como calle Iquique.

¹⁴⁶ Morales Castillo, Isidro: *La Prensa en la Historia de la Región de Antofagasta*. Antofagasta, ediciones Proa, 2006, pág 66.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Predomina en esta calle una arquitectura simple, construida en madera, caña y barro, de estilo georgiano; con características similares al modelo edificatorio del inicio “oficial” del poblado. En la vía y en torno a ella, era habitual encontrarse con un modelo de construcción sacado de la arquitectura implantada por los ingleses. Predominaba un estilo y modo propio de edificar, lejos de cánones estéticos asociados a corrientes estilísticas contemporáneas. Creemos que la característica de desmontabilidad que tenía el sistema constructivo, asimilable a la prefabricación de nuestra época, así como permitió una construcción rápida, potenciaba un pronto reemplazo, lo que creemos incidió en que el grueso de la población de esa época, construyera sin mucho acierto estilístico ni aporte estético. Por el contrario, las casonas y edificación de los empresarios, principalmente ingleses, ostentaban una mejor imagen.

La plaza Principal

Este punto de encuentro, dispuesto en el Plano primero de 1869, en un comienzo no era más que un pedazo de tierra desprovisto de toda especie de vegetación, jardines, mobiliario urbano, por lo que su conjunto no invitaba a algún tipo de permanencia del habitante en el lugar.

Como toda plaza principal no está ajena a los hechos sociales de la vida de una comunidad: la Ocupación de Quintín Quevedo¹⁴⁷, la toma de reivindicación hecha por los soldados chilenos que dio inicio a la Guerra del Pacífico, el acto fundacional, etc. La plaza principal por tanto acumula una gran carga emotiva y rememorativa.

Cuando la ciudad adquiere mayor civilidad y se extiende cuantitativamente, empieza a configurarse con otros gestos de apropiación y consolidación como la inserción del edificio de gobierno, actual Intendencia Regional, que se ubicaba en donde actualmente se encuentra el edificio de Correos de Chile, y la Iglesia, que le dieron a la plaza Colón, enclavada hacia el mar, el carácter de institucionalidad que recoge de la tradición hispánica. Trabucco expone: *“La plaza va configurando poco a poco algo así como un desprendimiento de sus ligazones originales con el muelle*

¹⁴⁷ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit. pág 27.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

y con la zona portuaria, parece como si se fuera cerrando sobre sí misma¹⁴⁸. Sin embargo la iglesia, una de las construcciones que imprime en la mayoría de las plazas hispanas un inigualado carácter, en Antofagasta, a pesar de su sencillez estilística sigue siendo unos de los elementos de mayor reconocimiento dentro de la imagen que conforma la plaza de la época.

Es interesante mencionar que el comercio o feria o mercado que proviene de las plazas españolas y que bien recogen muchas de las plazas indianas, aparece tangencialmente, un tanto distante de esta plaza principal, no la rodea sino se establece en aquellas calles que salen de ella, Bolívar y Lamar. Posteriormente el comercio se amplía a calle Nuevo Mundo. En esta plaza no aparece el espacio aporcionado que rodea la plaza para albergar esta actividad. Sus edificios sencillos, simplemente se emplazan en el borde de la manzana, sin generar espacios que medien entre la plaza y el interior de cada uno de ellos.

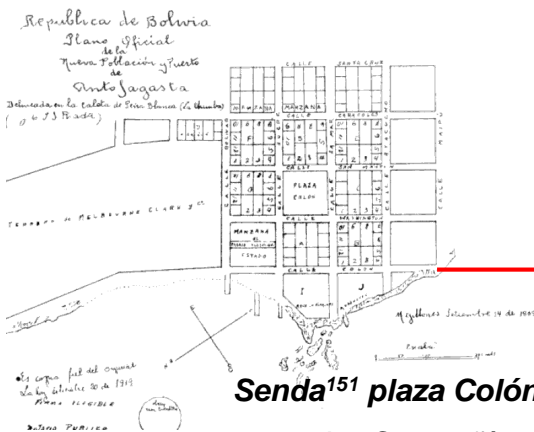
El habitante se interesó en que este espacio público no sólo reuniera la institucionalidad de cada poblado, en el cual se realizaran todas las actividades oficiales, desfiles, etc.; sino que fuera también su punto de encuentro y ocio familiar. En diferentes textos y en el libro de actas municipales se menciona que los vecinos formaron un cuerpo de Vigilancia¹⁴⁹, dedicados al cuidado de ella. Se suma una “agrupación” de vecinos que trabajó en la obtención de los recursos necesarios para generar la imagen de plaza preconcebida en el imaginario romántico del antofagastino de la época, el decimonónico, adornada tanto por jardines afrancesados, como con esculturas u otros objetos, que en años posteriores fueron obtenidos gracias a aportes de las colonias extranjeras que más presencia tenían en la localidad.

Para el año de la toma del poblado de parte de las tropas chilenas en la guerra del Pacífico de 1879, la plaza Colón fue el punto neurálgico puesto que en ella se localizó el centro de operaciones. Ese día de toma las tropas chilenas rindieron honores al pabellón patrio en un acto simbólico que incluyó desfiles en el lugar.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Trabucco, Marcelo: “Hacia una lectura de Antofagasta”, *Revista de Arquitectura Universidad de Norte*, 1994, pág. 19 -28

¹⁴⁹ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.163.

¹⁵⁰ *Ibíd.* Pág.131



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

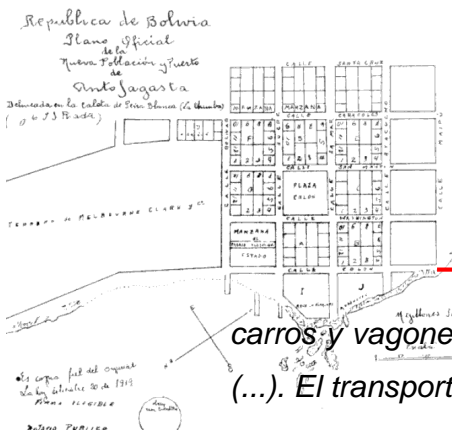
Senda¹⁵¹ plaza Colón-plaza del Ferrocarril

La Compañía de Salitres para traer el material extraído en sus instalaciones, debía generar una vía de movilización que reemplazara las carretas tiradas en caminos de tierra, e hiciera más eficiente el traslado, minimizando tiempos, asegurando mayor productividad. Por otro lado, el reemplazo de las carretas por un tren dieron a la empresa la posibilidad de evitar continuas pérdidas de vidas humanas, animales de tracción y el propio salitre que exportaban.

Surge el primer ferrocarril que salía de las instalaciones de la Compañía de Salitres. El desplazamiento de los trenes obligaba a hacer un giro hacia el norte por el interior para salir por la Quebrada Mateos hasta donde estaban ubicadas las salitreras. La salida seleccionada tenía una pendiente mucho más suave. La vía salía por Calle Bolívar, pasando por calle San Martín frente a la plaza, para después seguir por calle Lamar, luego calle Nuevo Mundo para internarse en la Pampa.

La importancia que este circuito ferroviario cobró se debía a la novedad de haber sido el primer ferrocarril que participaba plenamente de la vida de la ciudad, pasando por las calles más importantes del poblado, en conjunto a la intensidad de movimiento y recurrencia de personas que transitaban en el sector. Es importante señalar que esta combinación era posible puesto que este ferrocarril no era el que está en el imaginario de cualquier persona, el tradicionalmente conocido, cuyo tamaño y ruido pudiera ser incompatible con la vida urbana; sino aquél conocido como 'carro de sangre'. Agullo, en su libro *Antofagasta la ciudad heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900*, nos cuenta que "A mediados de 1873, la empresa (Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, sucesora de la Melbourne Clark y Cía.) había instalado la vía férrea (...). Y el transporte fue hecho por esta vía que entraba por la Quebrada de Mateos (La Negra) mediante los primeros

¹⁵¹ Para efectos de la presente investigación se utiliza el término senda según definición de Kevin Lynch en su libro "Imagen de la Ciudad"



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*carros y vagones llegados de Europa. Como no habían llegado aún las locomotoras (...). El transporte se hizo por tracción a sangre.*¹⁵²

Esta vía tuvo y tiene un uso preferentemente comercial, ubicándose en ella las tiendas más importantes de la ciudad, y casas particulares que en su mayoría utilizaban sus pisos inferiores para el comercio y en los superiores estaban sus residencias. Sin embargo estas edificaciones siguiendo las tendencias estilísticas y constructivas imperantes, y la responsabilidad que imponía la cercanía a la plaza principal procuraban no desmerecer tal honor construyéndolas de buena manera.

El muelle de pasajeros y otros.

En la concesión de terrenos que el Gobierno Boliviano le otorga a José Santos Ossa para la explotación del salitre y la ubicación de las instalaciones necesarias para ello, estaba de por medio el compromiso escrito de la construcción de un muelle, el cual fue el punto de inicio para la construcción de un conjunto de muelles fiscales y particulares¹⁵³ los que no sólo estaban dispuestos para los trabajos del salitre, sino también para el traslado del creciente número de pasajeros que llegaban y salían a otros lugares. Respecto de los muelles, María Teresa Ahumada expone:

*“El muelle Lewis, de propiedad de la empresa comercial más antigua, se dedicaba a la explotación maderera en la ciudad y también al desembarque de ganado proveniente del sur. El muelle Lihn, surge bajo iguales condiciones que el anterior, fue uno de los muelles del antiguo sector del puerto de la ciudad que arrendaba sus servicios a empresas importadoras que no contaban con estas facilidades.”*¹⁵⁴

La carga significativa de este sector, que el antofagastino de la época denominó “La Poza”, no sólo se va pregnando de un carácter netamente vinculado a lo productivo, sino también a lo emotivo, dado que este conjunto de muelles dedicados al trabajo, también se configuraron como un espacio contenedor de vivencias, de alegría y tristeza,

¹⁵² Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad...*, op.cit., pág. 90

¹⁵³ De los 9 muelles que existieron en la costa de Antofagasta de la época fundacional todos ellos salvo el de pasajeros eran de propiedad de privados. Esto en razón a que el auge del salitre hizo que el gobierno central no asintiera en otorgar fondos públicos para construirlos.

¹⁵⁴ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 4-120.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

propios de los actos vinculados al viaje. El primer muelle data de 1869, llegando a existir hasta 1897 un total de 5 muelles¹⁵⁵, con lo cual es posible imaginarse el movimiento que adquiere esa zona de la costa de Antofagasta. Este primer gesto de apropiación del territorio, se ve por tanto altamente connotado. Podríamos llegar a decir que este espacio se cualifica como una especie de Puerta Urbana, conformada por cuatro edificios dispersos y el conjunto de muelles.

La plaza Menor “del Ferrocarril”

No sólo es la plaza principal la que tuvo importancia en la época, sino también otras de menor tamaño, en especial aquellas que tienen una repercusión en la memoria citadina de un poblado. La plaza del ferrocarril aparece consignada por primera vez en el plano de 1873 con la denominación de plaza Municipal.¹⁵⁶

Particularmente, la plaza del Ferrocarril, posteriormente denominada del Mercado o Sotomayor, existe por la incorporación de la vía del ferrocarril que hacía una parada en el lugar para luego tomar rumbo hacia el sur-oriente en dirección a la quebrada que lo conduciría a la salitrera del Salar del Carmen. Esta plaza por tanto, debe su surgimiento a una razón netamente funcional: se requería de una vasta superficie que permitiera a las máquinas de ese tiempo realizar los giros necesarios para dirigirse al interior, ya que debido a la geografía de la planicie los trenes no podían salir directo de los terrenos del ferrocarril¹⁵⁷ a la quebrada de Salar del Carmen, sino avanzaban hacia el sur y en la plaza del Ferrocarril giraban para tomar rumbo a la quebrada distante a unos 2500 ms. aproximadamente. Sin embargo, la superficie de terreno para realizar las maniobras correspondientes se ajustaron a los tamaños delineados en planos, razón por la cual ocupa una media de la manzana cuadrangular indiana.

No obstante, la cercanía de ésta a la plaza principal, su condición de remate a una vía también de origen funcional: Senda del ferrocarril, y la generación de un vacío

¹⁵⁵ Los cinco muelles que se encuentran habilitados en la época son los siguientes: el muelle de la Melbourne Clark o muelle del ferrocarril (1872) muelle de la Cía. de Salitres (1875), el muelle Miraflores (1881), muelle Bellavista (1882) de Jorge Brownell y Cía., y el muelle de Pasajeros o muelle Fiscal.

¹⁵⁶ Ostria González, Claudio et al. *Inventario del Patrimonio* ...op. cit Ficha 8-B-066.

¹⁵⁷ Terrenos de la Melbourne Clark o posterior Compañía de Salitres.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

mayor, un desahogo en la distribución edificada de las manzanas componentes de la traza; hicieron de ella un espacio importante para la permanencia y el descanso de los trabajadores, y la simultaneidad de actividades asociadas al uso matriz.

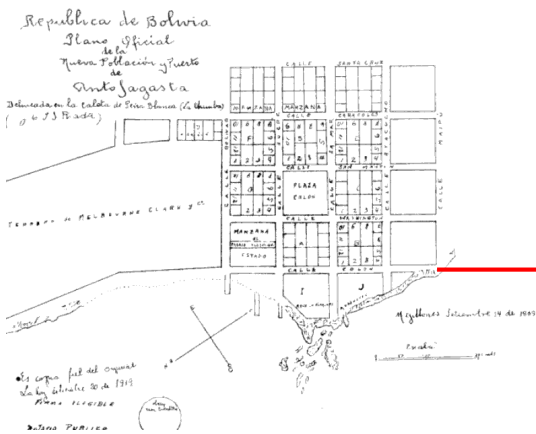
Arquitectura

En esta época continúa la influencia inglesa, siendo las construcciones de similares características edificatorias y estilísticas del período anterior. Hans Mulchi, en su publicación acerca del cine realizado en Antofagasta, en pleno auge salitrero, se refiere a los ingleses con la siguiente frase: *“su sello quedó impregnado en aquellas casas altas, con pasillos y balcones, así como en la configuración de calles, plazas y monumentos”*.¹⁵⁸

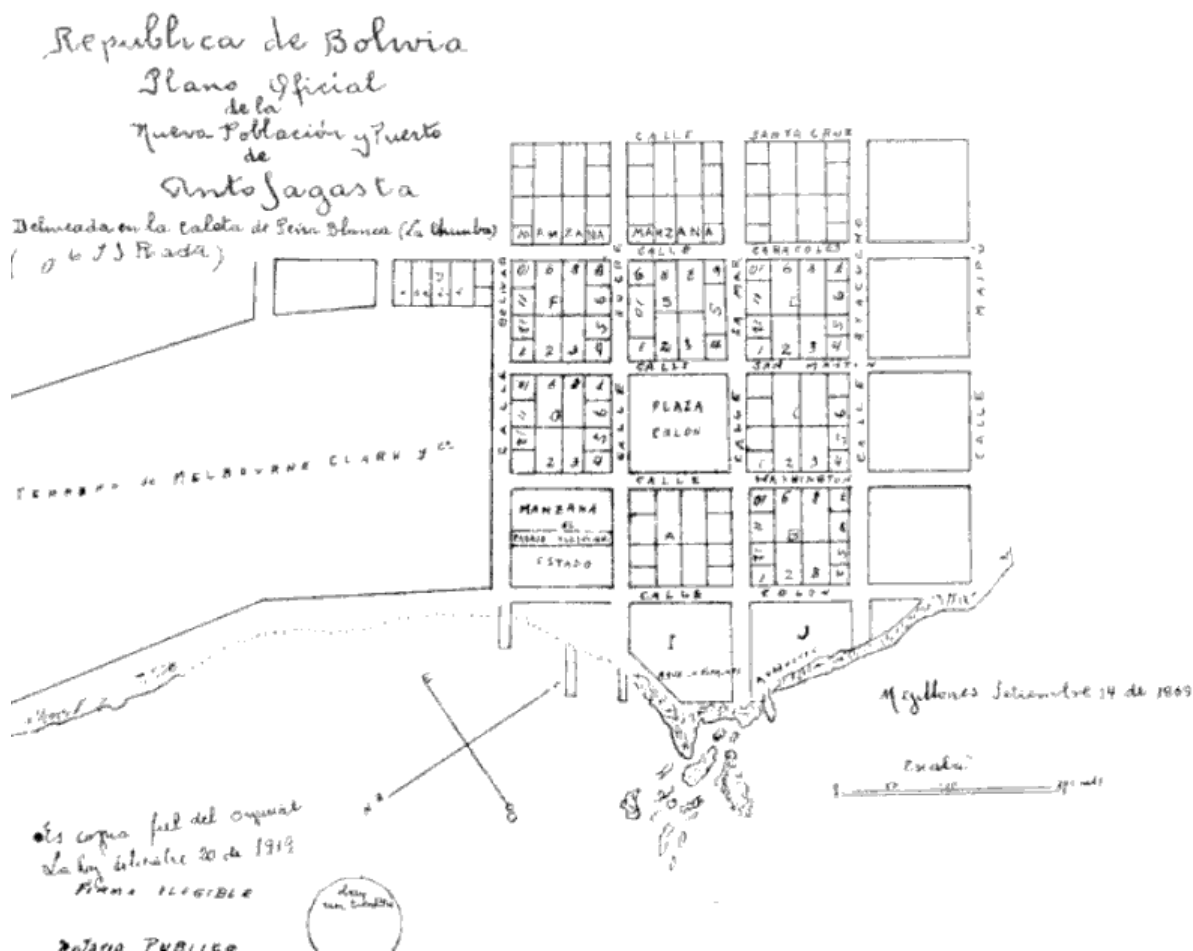
Es en este periodo en el que se ha experimentado un cambio, producto de que para la población, Antofagasta va dejando atrás su condición de poblado y comienza a sentirse más una ciudad en vías de crecimiento. Se abre paso a edificar con mayor solidez. Comienzan a delinearse las instituciones públicas, casas comerciales de grandes empresas, bancos, hoteles, lugares de diversión, con diseños de mayor envergadura y desarrolladas en dos pisos.

Hacia 1873, los edificios estaban ubicados como se indica: Capitanía y Resguardo, en la esquina de Bolívar con Balmaceda; Cuartel de Policía en la parte poniente del pasaje Ballivián, Hotel Vidal en la esquina de ese pasaje con calle Sucre, lado poniente; Banco Edwards y Cía. en la esquina del actual edificio de Correos; Banco Escobar Ossa y Cía., en calle Washington, donde actualmente se ubica el edificio Centenario, frente a la plaza Colón y la esquina del Banco de Crédito; hotel Chile en calle Lamar, hoy Prat esquina Washington; la Iglesia Parroquial en el mismo lugar de la catedral frente a la plaza Colón, Banco Nacional de Bolivia en la esquina de Lamar con San Martín, por calle Lamar el Hotel Chile.

¹⁵⁸ Mulchi, Hans; *El cine re-develador de la memoria fragmentada (la aventura antofagastina de los años 20)*. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1996; pág 38.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
 Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO 3

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MORFOLOGÍA URBANA DE ANTOFAGASTA DESDE 1870 A 1930



3.1.- Segunda Fundación de Antofagasta

El conflicto limítrofe que se arrastraba desde principios de 1800 cuando el Gobierno Boliviano decide ocupar para sí el área de costa del desierto de Atacama, comprendida entre el paralelo 23 y 24, vino a complicarse ya para el último tercio del siglo XIX, producto de la omisión de una serie de acuerdos tomados entre Chile y Bolivia¹⁵⁹ en la aplicación de impuestos sobre los productos exportados entre esos paralelos. Esto llevó a Chile, hostigado por los empresarios locales, principales afectados de la decisión tomada por la nación boliviana, de aplicar mayor impuesto a su producción a iniciar una ofensiva contra la vecina república.

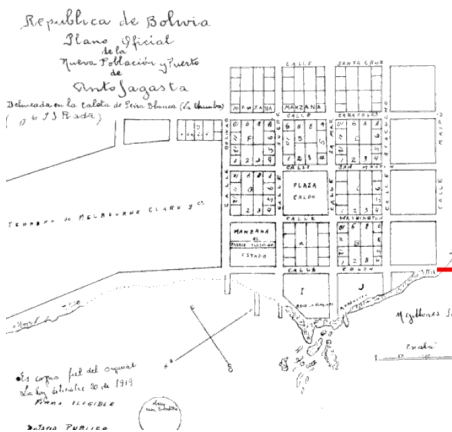
El 14 de febrero de 1879, Chile hace posesión de Antofagasta bajo el Gobierno del Señor Domingo Santa María. Le siguen la ocupación del resto de localidades que conforman la Región administrativa hoy en día denominada Segunda Región. Como dato anexo cabe mencionar que la toma de Antofagasta, fue pacífica y sin violencia, convirtiéndose en el centro logístico y de operaciones militares del ejército chileno, transformándose de inmediato en el campamento militar para el adiestramiento y preparación de las tropas chilenas.

Había instrucción expresa de mantener el orden en la ciudad, dejando que los ciudadanos bolivianos permanecieran en el lugar sin alterar el normal desarrollo de sus tareas habituales, por lo que la vida en el lugar no se vio afectada. Fue tanto así, que incluso los comerciantes, en su mayoría extranjeros enviaron una carta al gobernador expresando su agrado respecto de la situación:

Manifestación:

“Las colonias extranjeras en Antofagasta, se complacen en reconocer que desde el día de la ocupación de este puerto por las fuerzas de mar y tierra de la República de Chile, han gozado de la más completa seguridad y garantía en sus personas, comercio e industria; y al encontrarse de este modo bajo el imperio de las leyes chilenas, creen poder felicitar al Gobierno de Chile,

¹⁵⁹ Dichos acuerdos son aquellos tomados en el Tratado de 1874, posterior al de Límites del 10 de agosto de 1866. En el primero se estipulaba un artículo que contemplaba que Bolivia se comprometía a no alzar los impuestos a las empresas con capitales chilenos que se establecieran al norte del paralelo divisorio, el 24° según lo definido en el Tratado de 1866.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

sin romper la neutralidad que les corresponde en esta emergencia.
Antofagasta, febrero 22 de 1879".¹⁶⁰

3.1.1.- Forma Urbana

El crecimiento urbano experimentado en este periodo se debió principalmente a la incidencia que tuvo la llegada numerosa de población a la ciudad y la consolidación de la empresa salitrera más importante y grande de la época extendiendo sus dominios sobre el suelo antofagastino propiciando un nuevo orden morfológico para la ciudad.

Incidencia que tuvo la guerra en el crecimiento de la ciudad

Después de la ocupación, ya para 1888, habiendo transcurrido casi 10 años, contrario a los efectos de estancamiento que produce una Guerra, en Antofagasta comienza un desarrollo aún más acelerado de la ciudad. Periódicos de la época que se editaban localmente, evidenciaban que durante la guerra, la ciudad, siendo lugar de asentamiento de la campaña militar, en vez de tener un efecto congelador del desarrollo, instó a que la ciudad fuera creciendo aceleradamente, provocando un fuerte impacto urbanístico. Continuaba la extracción del salitre, manteniéndose su exportación; lo que sumado a la llegada del contingente militar que atrajo consigo a sus familias quienes demandaban alojamiento que no les significara un costo económico, fue lo que incidió en el continuo y explosivo crecimiento de la población. La prensa se refiere a esto exponiendo: *"Junto con los soldados llegaron también a la ciudad sus familiares"*¹⁶¹.

El Pueblo Chileno, otro periódico que se editaba en la época, informaba en su edición del día 21 de Agosto de 1879: *"la fiebre de edificación no aminora,(...) ya se puede ver cuánto ha ganado la población en extensión . Terrenos como la pampa, (...) que servían de depósitos de inmundicias (...) y donde apestaba el aire, son hoy más condicionados (...).*¹⁶²

¹⁶⁰ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.380.

¹⁶¹ *El Caracolino*, Antofagasta, edición del 03.05.1879.

¹⁶² Recabarren Rojas, Juan Floreal. *Episodios de la vida regional*. Antofagasta, Ediciones Universitarias, Universidad Católica del Norte, 2002. Págs.1-195.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Según el historiador antofagastino Héctor Ardiles, “Antofagasta se duplicó; el puerto se consolidó como plataforma y enlace de los contingentes y vituallas venidos de todo el país y movilizados hacia el escenario bélico”¹⁶³

Este nuevo crecimiento experimentado por la ciudad fue conformando poblaciones sin un orden básico pre establecido, ni siguiendo los patrones ordenadores de la traza fundacional, sino muy por el contrario generando una periferia anárquica morfológicamente y con aire de campamento no sólo por la calidad de sus construcciones de bastante ligereza y precariedad¹⁶⁴ sino también porque no contaban con el sistema básico que tenía el resto del poblado para abastecerse de agua, luz, recolección de aguas servidas y basura.

El crecimiento del poblado se fue consolidando con un leve aumento de las construcciones en material más sólido en la búsqueda de un mejor refugio para vivir. Este cambio tecnológico constructivo o más bien de autoconstrucción, produjo un fenómeno de apropiación de los sitios tomados que configuró una periferia desordenada, ante lo cual las autoridades se vieron en la obligación de regularizar a través de la destinación y/o venta de los sitios. También se propiciaron las ventas de los sitios que habían sido adquiridos por particulares en los inicios de esta ciudad, en las primeras subastas.

Estos sectores eran abastecidos de agua por el municipio local, las empresas salitreras u otras juntas solidarias que se aprestaban para tales fines, lo que permitió mantener un equilibrio sanitario que debía pronto solucionarse para evitar problemas a la población completa.

Segundo Orden dado por el patio Norte del Ferrocarril

Una de las características fundamentales que experimentó el crecimiento del poblado, fue la localización de las instalaciones ferroviarias, emplazadas frente al muelle salitrero, en calle Bolívar, desde los inicios de Antofagasta, cuya extensión

¹⁶³ Ardiles Vega, Héctor: *Historia del Poder ...* Op. Cit. Pág. 110

¹⁶⁴ *Ibíd.* Pág. 41.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

definió un segundo orden, dándole un giro a la traza, hacia el norte, para producir un paralelismo con el deslinde del patio norte del Ferrocarril. La forma del terreno de la antigua Melbourne Clark se debió a que el delineamiento de los límites del terreno se ceñía a la silueta de la costa, cuyas curvaturas naturales no eran intervenidas, siendo siempre consideradas por los urbanistas de ese tiempo. Esto justifica el giro de las líneas del plano en la búsqueda siempre de la ortogonalidad con el borde. Héctor Ardiles nos dice: *“la curva natural de la Caleta (hacia el Norte), delinea la figura que toma el terreno de la Melbourne Clark, reorientando el trazado, ordenando el crecimiento del sector Bellavista en forma alargada de norte a sur.”*¹⁶⁵. Sin embargo, el orden inicial en damero se mantuvo con lotes de diversos tamaños prediales tanto hacia el sur como hacia el norte de la Melbourne & Clark.

Con la llegada masiva de población vinculada a la milicia, y la continuación de las actividades salitrales, la estructura espacial de la ciudad es afectada por sus propios habitantes, quienes comienzan a definir sectores según estratos sociales, manteniendo un centro vinculado a familias relacionadas a las actividades productivas y comerciales con un claro sesgo educativo europeo y una población obrera que va copando la periferia, creciendo aceleradamente y sin planificación previa. Los habitantes de menor ingreso, proletarios de la época del salitre y familias de los soldados combatientes, se distribuyen en el sector norte, y los de mayor ingreso en el sector sur. La ciudad para 1885 aparece incorporada por primera vez a un censo nacional con un total de 7.588 habitantes.

Relleno y parcelación

La plaza Colón, punto neurálgico en la conformación morfológica del poblado, no obedecía particularmente a la concepción hispánica, puesto que rodeando la plaza Mayor se encontraban edificios de carácter institucional pero que no correspondían ni a la sede del Gobierno Comunal, ni la del Gobierno Nacional. Más aún, según Floreal Recabarren, el lugar no estaba ajeno a un carácter más bien pintoresco y folclórico, con el paso del tren por plena calle San Martín, una de las calles que conformaban la plaza.

¹⁶⁵ Ibídem. pág. 11.

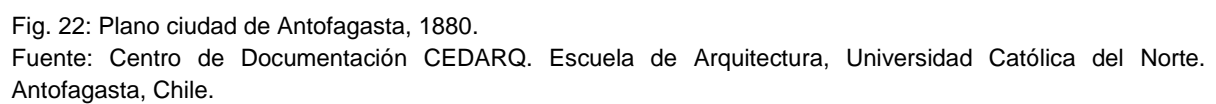


Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Según el historiador local Juan Luis Panadés el entorno que rodeaba la plaza carecía de ese carácter primigenio de una conformación hispánica, sino más bien era una mezcla donde lo mercantil tenía una presencia significativa expresada a través de bancos¹⁶⁶. Recordemos que en los primeros momentos de la ciudad, los lotes planificadamente anchos o de mayor frente, dispuestos en las manzanas que rodean la plaza, fueron subastados a casas comerciales que vendían productos como la madera para la construcción, a hoteles, y bancos; y que en esta época comienzan a ser reemplazadas por edificios institucionales de orden gubernamental. Desde este momento, la ciudad va de a poco tomando un rol algo más institucional que comportaba otra tipología edificatoria ajustada al rol que le competía. Otras instituciones que el sector tenía a su haber eran edificios institucionales no de gobierno como el templo parroquial, el Cuartel de Policía, la cárcel anexa, la escuela Municipal para niñas y varones.

El crecimiento que experimenta la ciudad hacia el norte, hace que la trama oriente las manzanas según la línea dibujada por el borde natural de la poza, contiguo a las instalaciones del ferrocarril de la Melbourne Clark y Cía. Ltda.

¹⁶⁶ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.75



Es copia fiel del original
La ley intervale 30 de 1919
Bueno visible

Autora PUMICA

dey
van
bndito

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)





3.1.2. Procesos Económicos y de uso de suelo.

En Antofagasta, con la Guerra, no sólo se experimentó un ambiente insólitamente pacífico ante lo que para el pueblo boliviano era una invasión, y para el chileno, una reivindicación; sino que además, su población se esforzó por mantener una vida diaria con la más completa normalidad, incluso en el momento de mayor incertidumbre cuando apenas se había llevado a cabo la ocupación de la ciudad, el 14 de Febrero de 1879. Tal vez debido a que la población desde los orígenes era superior numéricamente con respecto a los bolivianos, por lo que el sentimiento de seguridad opacó el temor que es propio de una invasión territorial.

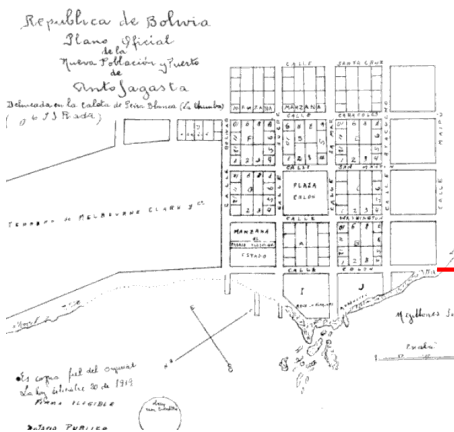
Según nos relata el historiador Isaac Arce, en su libro *Narraciones Históricas de Antofagasta* es que después de la invasión sucedió que “*días después la activa vida del puerto se encontraba normalizada completamente (...) entregados a sus tareas habituales y gozando las garantías de un régimen de paz (...) completa seguridad y garantía en sus personas, comercio e industria*”¹⁶⁷

Creemos que fue esa inusual característica en el comportamiento de la población antofagastina durante un período de guerra, la que permitió que la actividad productiva y comercial siguiera su curso normal, continuando con la explotación y las exportaciones de plata en barra y salitre.¹⁶⁸ Como describe Manuel Fernández, los niveles de producción de este mineral llegaron a cantidades de producción que se vieron reflejados en la economía del país, según se expone:

¹⁶⁷ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.379.

¹⁶⁸ En el artículo “El salitre en los Mercados Internacionales” de Manuel Fernández Canque, publicado en el sitio web www.albumdelDesierto.cl, se muestra la producción salitrera que tuvo la región desde 1830 a 1929, el cual nos señala que la producción siguió en aumento durante los años de guerra. A continuación colocaremos lo señalado:

1830-34: 3.239 toneladas
1834-39: 6.840 toneladas
1840-44: 14.861 toneladas
1845-49: 18.995 toneladas
1850-54: 29.996 toneladas
1855-59: 51.874 toneladas
1860-64: 73.539 toneladas
1865-69: 106.665 toneladas
1870-74: 209.917 toneladas
1875-79: 270.630 toneladas
1880-84: 444.912 toneladas
1885-89: 661.306 toneladas
1890-94: 941.214 toneladas



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*"Durante el período 1880-1927, la producción salitrera llegó a representar alrededor del 50% del erario fiscal chileno; proporcionando empleo a 60.000 trabajadores; (...) su elaboración satisfacía alrededor del 50% de la demanda mundial (...) En ese contexto, significó un fuerte impacto en el empleo y la producción industrial del centro del país, particularmente en Santiago, Valparaíso y Concepción, que abastecían al norte de trenes, calderas, carros, turbinas, rieles y otras piezas necesarias para la producción salitrera, y complementariamente de vestimentas y alimentos"*¹⁶⁹.

Se produjo un fenómeno durante y post-guerra en el norte de Chile, particularmente Antofagasta, en el cual como ya hemos manifestado, la vida continuó gestándose de manera muy similar a la vivida antes de la guerra. No afectó la extracción de los minerales, el movimiento portuario, ni el comercio, motores de la economía local. La ciudad no se vio afectada en su diario vivir por lo que no se vieron abandonos ni deterioros, ni anarquismo social. Por el contrario, su economía se expandió con mayor fuerza¹⁷⁰.

3.1.3.- Hitos urbanos y arquitectónicos relevantes

Espacios públicos.

Como estrategia de guerra se concentraron las tropas en la región, existiendo 4000 a 5000 soldados entre Antofagasta, Calama, Caracoles y Cobija, quienes traían, en muchos casos, consigo a sus familias. Este crecimiento de la población trajo consigo un aumento de la prostitución y casas de cenas, así como se masificaron los espectáculos de teatro y los conciertos de las bandas de guerra, quienes ante la inexistencia de lugares dedicados a la diversión, tenían como escenario la plaza Colón¹⁷¹ y algunas de las calles que la rodeaban. En tanto las familias más adineradas compartían en los salones de clubes exclusivos para ellos como lo fueron el club inglés, club helénico, club español, etc.

¹⁶⁹ Podestá Arzubiaga, Juan: *Claves para entender el desarrollo de la región salitrera*. Iquique, Ediciones Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Arturo Prat. 2003, pág 32.

¹⁷⁰ Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...*, op. cit. Pág.1-195.

¹⁷¹ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 4-120



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El pacifismo que se vivió en esta zona fue notable. Según menciona la historiadora antofagastina María Teresa Ahumada, la vida en Antofagasta era tan normal que continuaban realizándose todas las actividades sociales que se acostumbraban. Podemos nombrar por ejemplo, las de orden recreativo, como lo fueron las revistas militares, que se iniciaron en mayo de 1879, a sólo dos meses después de la invasión.

La plaza Colón

La toma que como hemos iterado en párrafos que anteceden, fue pacífica. El historiador Floreal Recabarren expresa que el ejército chileno prácticamente quintuplicaba a los bolivianos, y más aún, la población de Antofagasta estaba prácticamente compuesta por chilenos, quienes hicieron de la plaza Colón un lugar de fiesta: *“El telón de fondo del espectáculo era un modesto templo parroquial, el Cuartel de policía, la cárcel anexa, y la escuela municipal para niñas y varones, edificios contruidos con barro, calaminas, maderas y caña de Guayaquil. Edificios pobres levantados con rapidez de campamento”*¹⁷²

En esta época el espacio de la plaza Colón había comenzado a concretar la imagen de plaza tradicional que estaba en el imaginario antofagastino, ornamentada con vegetación y con centralidades dadas por las enormes piletas.

Dada la contingencia, la plaza en esta época funciona además como centro de operaciones de la milicia y en ella se realizan actos públicos de las fuerzas armadas que tienen como hito el desembarco de las tropas chilenas el 14 de febrero de 1879 que dan inicio a la guerra del Pacífico.

Los muelles

El puerto de Antofagasta en el año 1879 mostraba una gran actividad marítima. Al final de calle Prat, en un roquerío, un vetusto faro señalaba el muelle de pasajeros con dos luces rojas, que en aquel entonces concentraba todo el movimiento portuario debido a la falta de un puerto definitivo. Todo este devenir

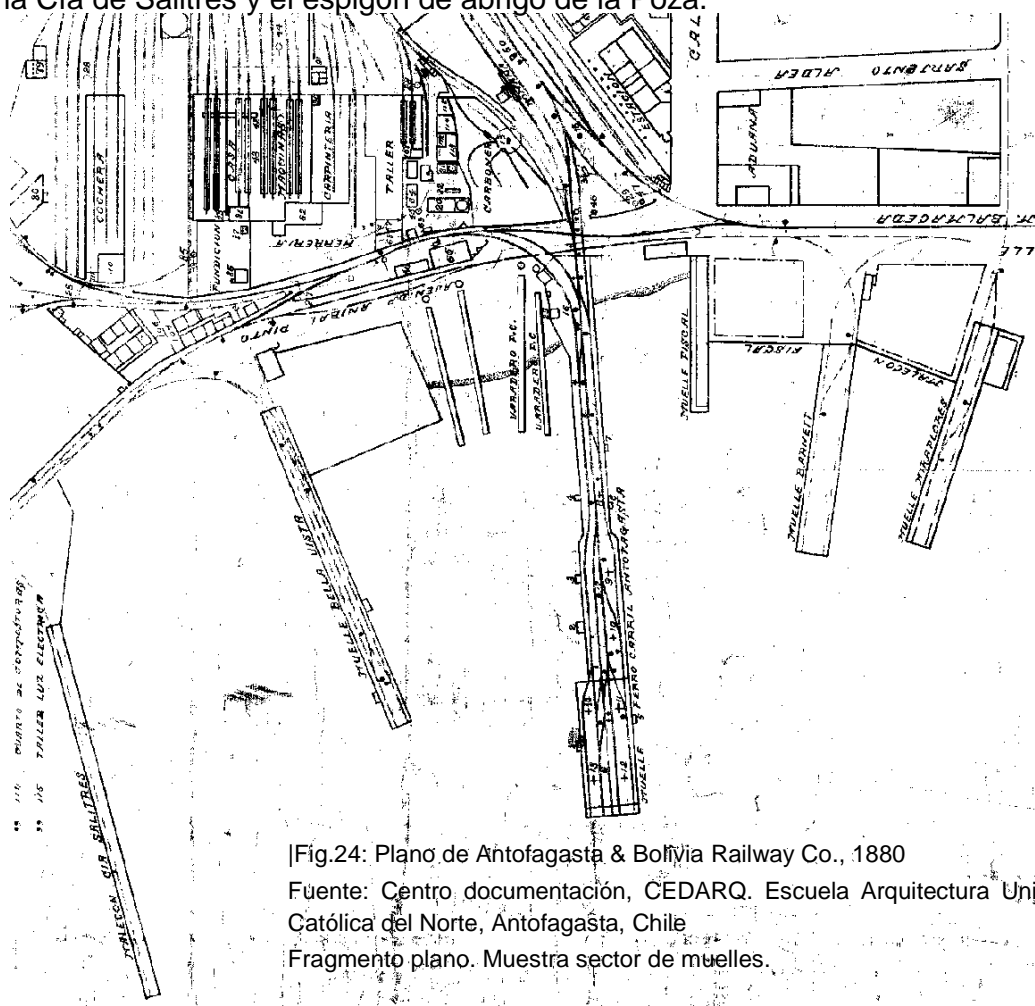
¹⁷² Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...* op. cit. Pág.1-195.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

trajo consigo el establecimiento de cocinerías, negocios, hoteles, cantinas¹⁷³, otorgándole un entorno bohemio a dicho lugar. Los pasajeros y mercaderías se embarcaban y desembarcaban en botes y lanchones náuticos.

Es en esta época que comienza a avizorarse la importancia que tendrá este sector para la ciudad, comenzando a construirse los distintos muelles autorizados de funcionar. Las imágenes que siguen muestran los muelles que finalmente conformaron la poza que estaba ubicada tomando como eje asimétrico la calle Bolívar. Para el año 1925 finalmente se consolida el sector llegando a existir en la zona 9 muelles; el único muelle fiscal o el de pasajeros, paseo habitual de los antofagastinos, el muelle de la Melbourne Clark o del ferrocarril, el Lewis, Miraflores, Yungay, Barnett, Bellavista, el de la Cía de Salitres y el espigón de abrigo de la Poza.¹⁷⁴

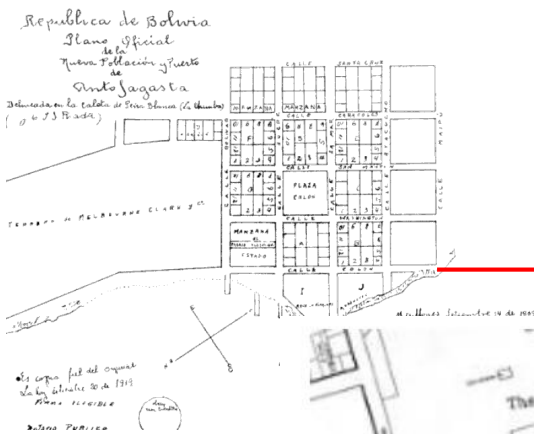


[Fig.24: Plano de Antofagasta & Bolivia Railway Co., 1880

Fuente: Centro documentación, CEDARQ. Escuela Arquitectura Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile
 Fragmento plano. Muestra sector de muelles.

¹⁷³ Ibídem. Pág.68.

¹⁷⁴ <http://www.museodeantofagasta.cl/629/w3-article-22140.html>



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

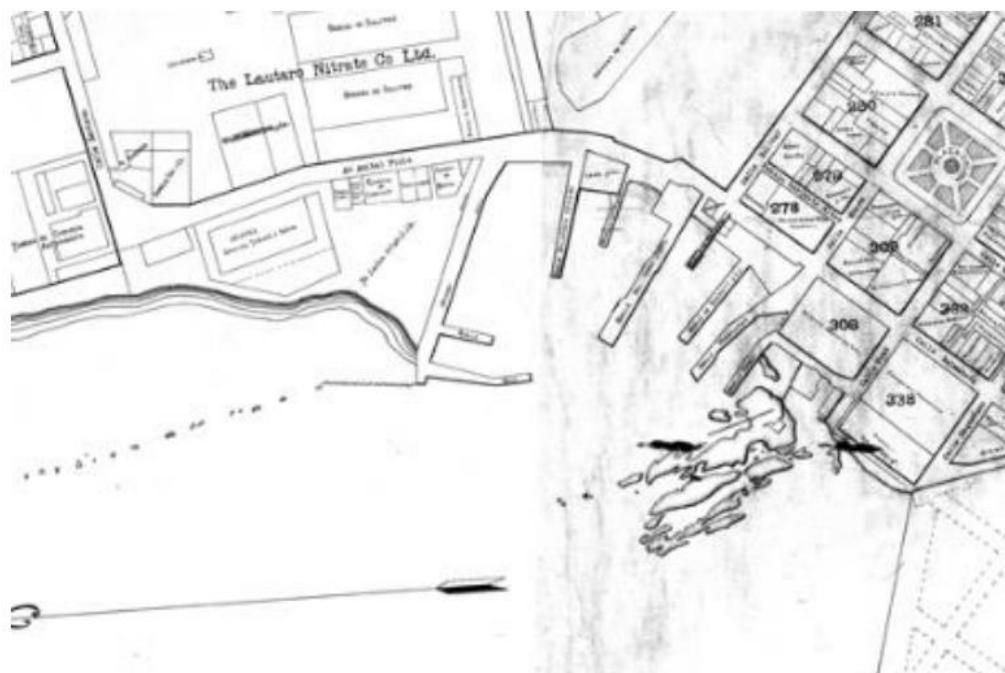


Fig.25: Plano de Antofagasta, 1925

Fuente: Biblioteca Nacional de Chile.

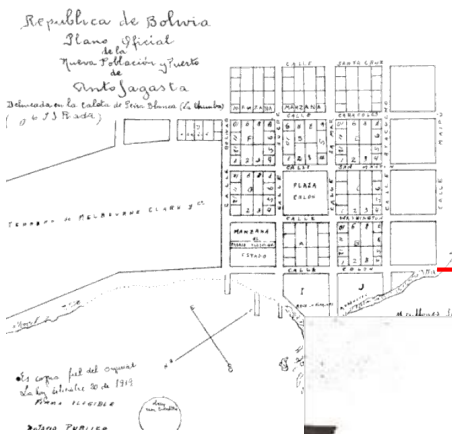
<http://www.museodeantofagasta.cl/629/w3-article-22140.html>

Extracto plano ciudad año 1925 que muestra la totalidad de muelles que llegaron a conformar la poza



Fig.26: Postal muelle pasajeros y bahía de Antofagasta, 1920.

Fuente:<https://historiadelaagua.wordpress.com/origenes-del-agua-en-antofagasta/>



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



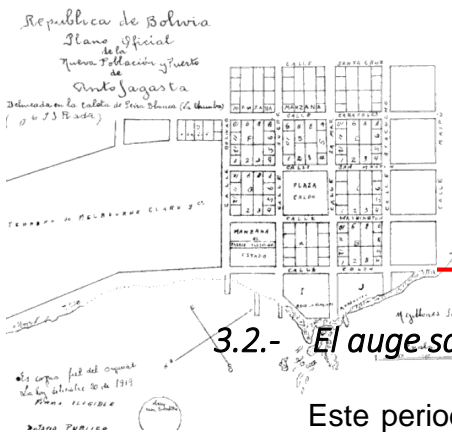
Fig.27: Postal muelle de Carga, 1910

Fuente: <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>

Senda plaza Colón-plaza del Ferrocarril

En este período se mantiene la senda que recorría el ferrocarril de la Cía. De Salitres. El gran cambio experimentado que incidió en este periodo a que la senda adquiriera mayor significación, fue la llegada de las primeras locomotoras que eliminaron definitivamente el traslado de material mineral y mercadería con el sistema de tracción de sangre.

El paso del ferrocarril en las calles céntricas y de mayor movimiento del poblado hace de algún modo “pintoresco” el acto, más aún en este periodo en que ya están instaladas y funcionando las locomotoras que tiraban carros y vagones de la empresa salitrera. Dicha particularidad hace incluso obviar de la memoria colectiva de los habitantes la peligrosidad que revestía la operación de dichas máquinas no sólo por la mayor velocidad con la que estas se desplazaban por las calles, sino por la combustión que permitía su accionar.



3.2.- El auge salitrero y el creciente desarrollo de Antofagasta.

Este periodo está comprendido entre 1889 hasta mediados de los años 20 del siglo XX, cuando claramente comienza el decaimiento de la producción salitrera. Desde el inicio de la explotación salitrera, a mediados del siglo XIX, la importancia del nitrato en la economía nacional fue cada vez mayor. Con su apogeo comenzó a complejizarse la vida social, tanto en los cantones salitreros de donde se explotaba el mineral, así como en las ciudades-puerto, que eran las que tenían un vínculo más directo con el resto del mundo. Por ello consideramos que este período ha sido el más intenso en acontecimientos, por cuanto los hechos históricos locales de relevancia fueron los que influyeron fuertemente en el desarrollo económico y urbano experimentado por el poblado de Antofagasta.

Se suma a ello la situación política que vivía el país, de marcado sesgo liberal e independiente promoviendo fuertemente la inversión extranjera y la libre empresa¹⁷⁵; lo que otorgaba grandes proyecciones económicas para la provincia. Este liberalismo nacional potenció una autonomía local, configurando un control administrativo, político y financiero de la comuna descentralizado. Como expone Ardiles: *“Esta entidad político- administrativa adquirió significativo poder, puesto que se le dotó de atribuciones y rentas propias, dejando de ser una entidad consultiva y dependiente del dispositivo gubernamental”*¹⁷⁶

Por lo tanto las decisiones de qué hacer con la ciudad en sus aspectos urbanos fueron materia de los legisladores locales, quienes estaban fuertemente influidos por el poder económico motor del poblado más que por las sensibilidades sociales que resultaban ser externalidades negativas de este poderío económico, y que ya venían arrastrándose del período anterior post-guerra del Pacífico. De ahí que se construía no lo que sus habitantes ansiaban, sino lo que necesitaban los que movían la ciudad en términos económicos, y eran requisitos inamovibles para mejorar sus inversiones a cambio de más oportunidades de trabajo para la gente. Nos atrevemos

¹⁷⁵ Ardiles Vega, Héctor: *Historia del Poder...* op. cit. pág 102

¹⁷⁶ *Ibíd*em pág. 99.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

incluso a exponer que a partir de las imágenes de las edificaciones erigidas en la época, el crecimiento de Antofagasta no estuvo del todo comprometido con corrientes u órdenes estéticos, estilísticos, paisajísticos, urbanos; sino muy por el contrario, las respuestas eran el resultado de un ajuste a las prioridades y conveniencias económicas, supeditando lo bello a esa condición y a la facilidad y rapidez de instalación. Sin embargo, no podemos dejar de reconocer que igual hubo legisladores, y principalmente propietarios privados, que esta materia no la marginaron, y por el contrario se preocuparon de hacer un aporte urbano y arquitectónico a la ciudad.

Podemos decir que la incipiente urbe de la Antofagasta de la postguerra alcanza su cúspide entre mediados de la década del 10 y fines de los años 20 del siglo XX. La descentralización de este periodo potencia la implementación de una decidida política de urbanización: se pavimentan y alumbran con electricidad las principales calles, se levantan los primeros edificios de cemento, aparecen quintas y parques como nuevos espacios de sociabilización, mientras las góndolas y los automóviles se apropian de las calles; también se planifica la construcción del nuevo puerto, producto de una sentida presión de las autoridades capitalinas, lo que demanda una gran cantidad de trabajo por un periodo no menor de años. Esto consolida a la capital provincial como un centro hegemónico local, y como el puerto más importante del norte de Chile, habiendo desplazado a Iquique en movimiento de carga. Ello iba aparejado naturalmente, como ya lo hemos dicho en reiteradas ocasiones, con el predominio creciente de la provincia en la producción salitrera

Lo destacable es que la decisión política y el apoyo de la gestión del entonces presidente chileno José Manuel Balmaceda, fue el periodo previo a la guerra civil de 1891, en el cual Antofagasta desarrolló una fuerte inversión en la apertura de nuevos centros de producción minera, la construcción del complejo industrial Playa Blanca con la Fundición Huanchaca y la extensión de la vía férrea a Calama, por citar algunos ejemplos. Sin embargo, una vez concluida la Guerra Civil de 1891, el país, con un nuevo orden político, asumió con la entera disposición de continuar con la inversión local para el mejoramiento de la ciudad.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

En 1907, siendo ésta la época en que la ciudad se encuentra en pleno apogeo, Antofagasta se convierte de Puerto Menor en ciudad de Primer Orden¹⁷⁷. Este cambio de condición administrativa, reforzado por las políticas de descentralización, permitió contar con la disponibilidad de recursos estatales en la época que implicó una serie de cambios, que como ya mencionamos, repercutieron en mejoramientos urbanos como lo fue el dar inicio a trabajos de alcantarillado, y posteriormente la pavimentación de algunas calles, lo que trajo consigo un aumento de la movilización mecánica, mejorando el estado de salubridad de la población. Panadés y Ardiles sobre lo mismo nos relatan:

*“además la plaza Colón, el principal pase urbanos de la ciudad fue pavimentado e iluminado (...) continuó la prolongación de la Avenida Brasil, la pavimentación de veredas y la construcción del dispensario”*¹⁷⁸

“el 05 de Agosto de 1907, bajo la razón social de Pinkas, Muñoz y Varas (...), se instaló el alumbrado eléctrico signo del progreso que azotaba a Antofagasta”.¹⁷⁹

Si podemos definir en dos palabras este periodo, lo llamaríamos “auge minero” dado que la grandeza de su desarrollo fue derivado de las explotaciones mineras, que no mermaron con ninguno de los acontecimientos internos que vivió la ciudad que pudieron haber sesgado su evolución: nos referimos a la guerra del 79 y el corto tiempo de una segunda guerra, ahora civil¹⁸⁰. Esta última para Antofagasta significó momentáneamente la paralización de las actividades portuarias, al ser tomada la ciudad, y bloqueados los puertos de Antofagasta y otras ciudades de más al norte, cuya actividad económica era la riqueza presupuestaria del gobierno y el centro de la inversión extranjera y, especialmente, del capitalismo británico en Chile.

Sin embargo como hemos expresado anteriormente, esta bonanza salitrera, también fue producto de los cambios geopolíticos que afectaron a la región salitrera como resultado de la Guerra del Pacífico entre Chile y la alianza Perú-Boliviana entre

¹⁷⁷ Condición que permite a un poblado optar a beneficios tributarios, y recursos para la construcción de infraestructura pública y obras civiles.

¹⁷⁸ Ardiles Vega, Héctor: *Historia del Poder...* op.cit. pág. 43

¹⁷⁹ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.64.

¹⁸⁰ La guerra civil de 1891 comenzó en febrero de 1891 y se extendió por 6 meses, terminando con la muerte del presidente de ese entonces José Manuel Balmaceda. No es intención de esta investigación ahondar en las razones que motivaron esta Guerra. Sin embargo podemos mencionar de manera bastante general, que ésta fue de carácter absolutamente político, en donde los partidos exigían una supremacía gubernativa, restándole poderío al ejecutivo



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1879 y 1883. Al tomar posesión de los territorios salitreros, Chile cambió radicalmente la política gubernativa con respecto a las salitreras liberalizando la producción y concediendo derechos de propiedad al sector privado. Esto permitió el control británico sobre la propiedad salitrera y la casi desaparición de los propietarios peruanos que controlaban más de la mitad de la capacidad productiva en 1878.¹⁸¹ Según Harold Blakemore en su libro *Gobierno chileno y salitre inglés. Balmaceda y North 1886-1896*, menciona que a principios del siglo XX el capital británico representaba un 40 % del total invertido y controlaba el 55 % de las exportaciones.¹⁸²

La economía entregada a los capitalistas extranjeros, trajo consigo, no sólo el crecimiento expansivo de la ciudad, mayor solidez en sus edificaciones, y una pensada planificación urbana a la medida de los industriales; sino también construcciones que se constituyeron en símbolo en el momento, patrimonio, hoy. Uno de ellos fue una obra de gran envergadura: una refinería de Plata, llamada Fundición Playa Blanca, hoy Ruinas de Huanchaca, cuyo objetivo era el de procesar el mineral traído de un yacimiento de propiedad Boliviana: Pulacayo. Otro hecho relevante que tuvo una duración mucho más prolongada en el tiempo, fue la conformación del denominado Puerto Coloso distante a unos 10 kms del centro de Antofagasta.¹⁸³

Refinería de la Compañía Huanchaca

Esta refinería, establecimiento industrial de gran envergadura dotado de la mejor tecnología para aprovechar absolutamente las inmensas cantidades de mineral de baja ley de Pulacayo¹⁸⁴, se ubicaba al extremo sur, del entonces límite urbano de la ciudad de Antofagasta, en un terreno de 10.000 m², repartidos entre las instalaciones industriales y una población de empleados de la llamada Compañía de Huanchaca de Bolivia.

¹⁸¹ Según Blakemore, entre 1882 y 1896 se inscribieron en la Bolsa de Comercio de Londres 29 compañías vinculadas al salitre chileno con un capital declarado de £13.552.000.

¹⁸² Blakemore, Harold. *Gobierno chileno y salitre inglés. Balmaceda y North 1886-1896*. Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1977.

¹⁸³ Caleta Coloso recibe el nombre al estar emplazada a los pies del Cerro Coloso, ubicada geográficamente a 23° 47' latitud sur y a 70°30' longitud Oeste.

¹⁸⁴ Yacimiento Minero de plata ubicado en territorio Boliviano, cerca de Potosí en la República de Bolivia.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las obras comenzaron en 1889 terminándose en 1893¹⁸⁵. La construcción estaba dotada de las instalaciones más modernas. Tenía una sofisticada instalación eléctrica, fábrica de gas para el alumbrado, y dos locomotoras. Arce, describe las instalaciones de esta obra, como sigue:

*“Era un gran establecimiento, el primero en su clase, en esa época, en todo Sudamérica. Fue su constructor el hábil ingeniero norteamericano señor C.W. Wents, quien hizo fabricar en Estados Unidos las maquinarias necesarias para este poderoso ingenio; pero lo terminó de construir el competente ingeniero chileno señor Casimiro Domeyko, que fue su primer Administrador.”*¹⁸⁶

La instalación era de tal magnitud, que al igual que otros establecimientos industriales de la zona, se concibieron como un campamento que abarcó no sólo las necesidades propias de la producción, sino también las de alojamiento y bienestar de sus trabajadores. Los operarios de Playa Blanca, alrededor de mil, vivían con sus familias en un campamento cercano a la instalación industrial. Arce nos dice que *“Se ocupaban en Playa Blanca como 1.000 operarios, que vivían con sus familias en un campamento próximo al recinto del establecimiento.”*¹⁸⁷

La inestabilidad de los precios de la plata en los mercados mundiales hizo que la refinería fuera una obra de muy corta data por lo que años más tarde, cuando la empresa quebró (1902), las instalaciones fueron vendidas al F.C.A.B. (Ferrocaril de Antofagasta a Bolivia), y las viviendas y oficinas para sus trabajadores, fueron desarmadas, trasladadas y rearmadas en una población que la empresa ferroviaria construyó para sus empleados, ubicadas en la actual calle Avenida Argentina.¹⁸⁸

Caleta Coloso

Desde 1905 y hasta algunos años después de 1909, el puerto de Antofagasta, no podía dar un servicio eficaz de embarque y despacho de las mercaderías que

¹⁸⁵ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.66.

¹⁸⁶ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.377

¹⁸⁷ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.278

¹⁸⁸ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.120



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

llegaban y salían del puerto, los lugares de acopio de los minerales se encontraban en las primeras manzanas que enfrentaban el borde del puerto, por tanto no existía seguridad para los comerciantes. Para 1916, esta cuestión obligó a las autoridades evaluar, lo que ya antes habían solicitado los comerciantes y la población, acerca de la construcción de un nuevo puerto artificial para Antofagasta.

Los muelles no daban abasto para el embarque de los productos minerales, por lo que para poder extraer el salitre de cantones ubicados más al sur de Antofagasta, las autoridades de la época, finalmente, tuvieron que conceder a sus empresarios la apertura de un nuevo puerto que trabajó en paralelo al de Antofagasta: el de Coloso, declarado por el Estado como Puerto Menor.

Sin embargo la historia de Caleta Coloso tiene un principio no previsto por las autoridades gubernamentales de la época, y no es el resultado directo de la necesidad de la ciudad de tener otras posibilidades para embarcar sus productos. Aunque muchos libros de historiadores justifican su surgimiento por necesidad portuaria, también nos hemos encontrado con textos que hablan de unos empresarios españoles: Domínguez y Matías Granja. Aluden a ellos como el motor del surgimiento de Coloso, sólo por el vigor comercial de Domínguez y Granja, en mostrarlo como un futuro gran puerto de embarque, que aportaría con creces al desarrollo del poblado, lo que nuevamente nos demuestra que la planificación de la ciudad de Antofagasta siempre estuvo sujeta a intereses comerciales. Cabe mencionar que todo el salitre que venía de los cantones del sur de Antofagasta era embarcado por este puerto, dejando para el otro sólo lo de los cantones del norte.

Estaba concebido en una estructura casi monopólica. Aparece primero con todo lo necesario en infraestructura portuaria y aduanera. Instalado el muelle y las instalaciones al servicio de él, comienza a construirse la población. Es importante mencionar, que antes de la construcción de este puerto, la caleta estaba ocupada, hasta ese entonces por pescadores que aprovechaban las bondades de la fosa y lo más importante, la protección natural del viento fuerte para la pesca. Esta última fue la



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

razón que dio pie para que los empresarios españoles, vieran en este lugar, un sector propicio para el atracadero de las naves de carga.

Su historia data de fines del 1800, cuando éstos dos empresarios españoles propietarios de algunas salitreras del cantón de aguas blancas, se interesaron por embarcar el salitre en la bahía de Antofagasta, pidiendo al estado la concesión de terrenos, al principio, un terreno costero contiguo al de Coloso, para construir el ferrocarril que transportaría el salitre desde la salitrera Pepita¹⁸⁹, del cantón de Aguas Blancas hasta Antofagasta. Una vez construido el Ferrocarril, este no alcanzó a llegar a Antofagasta, porque significaba pasar por la costa, contiguo a un sector residencial privilegiado de la ciudad, el sector de la Avenida Brasil, en ese entonces ocupada por mansiones de algunas familias adineradas de la ciudad, quienes se opusieron abiertamente a esta construcción.

Entretanto, los empresarios Granja y Domínguez, en virtud de las concesiones marítimas que habían solicitado en el sector de Coloso, ya habían construido un muelle en la poza, el que utilizaban para desembarcar materiales para la construcción del ferrocarril y sus instalaciones. Ante la circunstancia de que no contaban con el ferrocarril que llevara el material extraído de sus mineras al puerto de Antofagasta, comenzaron a embarcar el salitre que llegaba del interior por su propio muelle. Ese fue el inicio. Aprovechando la desaprobación del paso del tren por la avenida Brasil¹⁹⁰, solicitaron permiso al gobierno local para habilitar el muelle de Coloso como Puerto Menor. Coloso no afectó la actividad comercial de la ciudad de Antofagasta, a pesar del temor de los antofagastinos, que se mostraban muy aprensivos al surgimiento de este nuevo puerto, pensando en que las consecuencias serían nocivas para el comercio establecido en todas las actividades que emanan de las portuarias.

Un diario de la época, *El Comercio*, se escribía un artículo descriptivo de Coloso: *“La Caleta cuenta con un fondeadero un tanto abrigado, pues al Sur lo preserva de los vientos Cerro Coloso (...). Había algunas lanchas y otras embarcaciones menores que*

¹⁸⁹ Salitrera perteneciente al Cantón de Aguas Blancas, ubicado al Sur de Antofagasta, pasado el paralelo 24ª de latitud sur.

¹⁹⁰ Proyecto considerado por el gobierno local, rechazado por los propietarios residenciales de esa zona, pertenecientes a las clases adineradas de la ciudad.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

se utilizan en el movimiento que allí existe (...) cuenta con un cómodo muelle un poco al sur del edificio que le sirve de resguardo (...) Actualmente hay algunas casitas donde viven los empleados del resguardo y operarios de la Casa Granja".¹⁹¹

Llegó a ser un pueblo, que al igual que Antofagasta se abastecía de agua desalada, y a diferencia de los problemas urbanos, de infraestructura, de equipamiento público que presentaba Antofagasta, fue construido con mayor planificación. Contaba con dos escuelas, una plaza, un cine, un cuartel de policías, una pulpería, un hotel, iglesia, canchas para el deporte, tenis y fútbol, estación de ferrocarril y un puerto. Se agregan a esta infraestructura vías férreas, que traían el salitre de la oficina Pepita, y luz eléctrica. Coloso se constituyó en un auspicioso centro de comercio internacional. Coloso llegó a tener una población de 2032¹⁹² personas en 1907.

El pueblo finalmente fue vendido a un empresario inglés, Robert Bell, una vez se vio deprimida la producción salitrera, quién finalmente en el tercer decenio del siglo XX, hablamos de 1933, se propone destruirlo, a petición expresa del estado chileno a través de un decreto que obliga a su desmantelamiento.

3.2.1.- Forma Urbana



Fig.28: Vista área de Antofagasta, 1920
 Fuente
<http://www.skyscraperlife.com/chile/14915-antofagasta-antigua-fotos-exclusivas.html>

¹⁹¹ *El Comercio*. Antofagasta, edición 29 de Marzo de 1902.

¹⁹² Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al.: *Coloso una aventura histórica*. Antofagasta, Imprenta Universidad de Antofagasta, Departamento de Ciencias Sociales, 1983.



Tesis
ANTOFAGASTA, CIUDAD Y ARQUITECTURA
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fue en el año 1891 que la Municipalidad comienza a tomar un rol activo en la dirección de Antofagasta, dándole prioridad a los servicios públicos, como alumbrado, pavimentación, calles, veredas, aseo, matadero. Antofagasta en estos momentos se desarrolla como una ciudad cuyas principales funciones son las portuarias, comerciales y administrativas. Se consolida el asentamiento y deja atrás su condición de campamento. Surgen numerosos edificios institucionales y sociales.

Podríamos decir que la ciudad en el período de la fundación hasta 1890, prácticamente no tuvo un aumento significativo de manzanas que hacia 1873, cuyo damero tenía dos orientaciones según la línea natural trazada por la costa. La primera gestada en la fundación y la segunda provocada por el límite del terreno de la Melbourne Clark hacia el norte.



Tesis Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

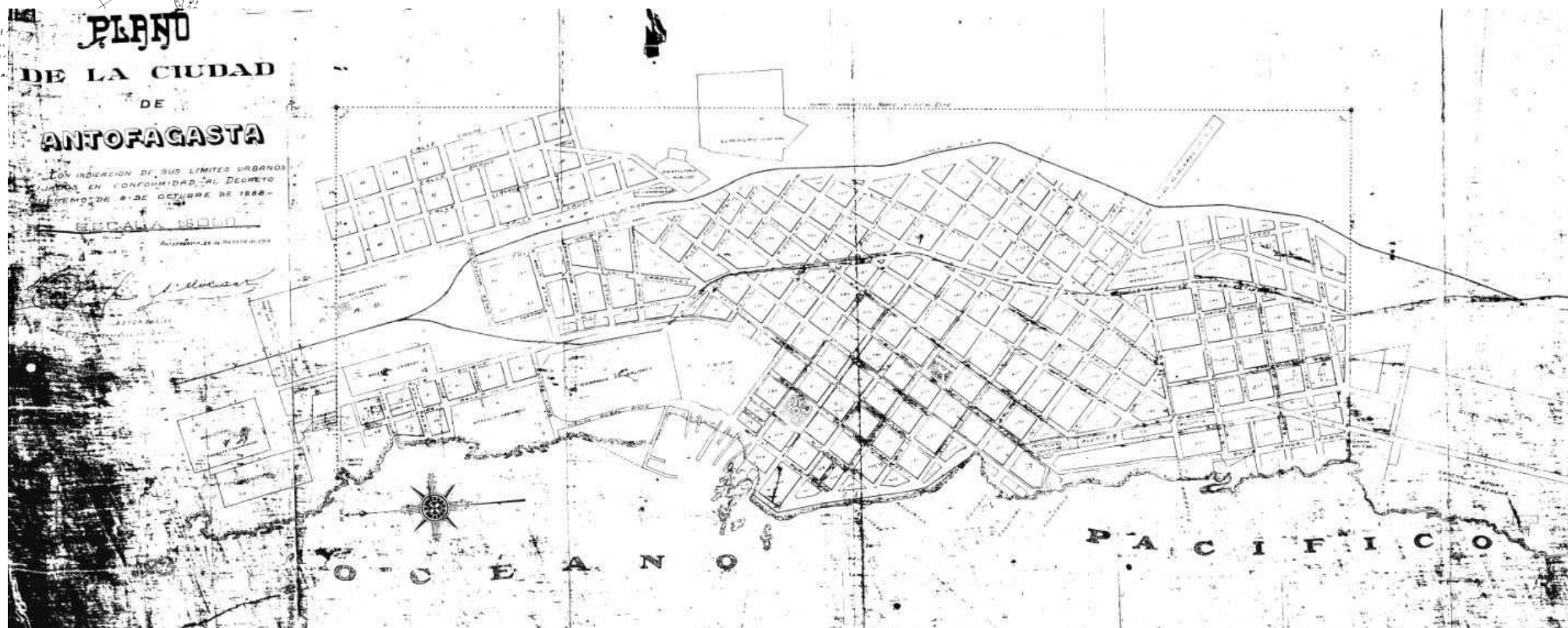


Fig.29: Plano ciudad de Antofagasta, 1888

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

El plano que se muestra a continuación, delineado el año 1888, muestra además la segunda vía longitudinal generada por el ferrocarril que permitió trasladar las vías férreas de La Calle del Ferrocarril hacia la actual Manuel Rodríguez.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Podemos decir que en este periodo lo que fue incidente en el desarrollo urbano y configuración morfológica de la ciudad fueron: la generación de una vía longitudinal para el paso del ferrocarril que cruzó la ciudad en su sentido norte sur en toda su extensión; la instalación de la fundición Playa Blanca, la consolidación de las canchas de Carreras en el lado sur de la ciudad, la fundación y desarrollo de puerto Coloso, y por último la conformación de una nueva vía longitudinal también para el paso del ferrocarril, paralela a la primera.

El siguiente Plano de 1903 muestra el crecimiento de la ciudad y la repercusión que tuvo en su morfología el giro de la traza hacia el norte y la parcelación irregular hacia el oriente por el paso del ferrocarril "Calle del Ferrocarril".

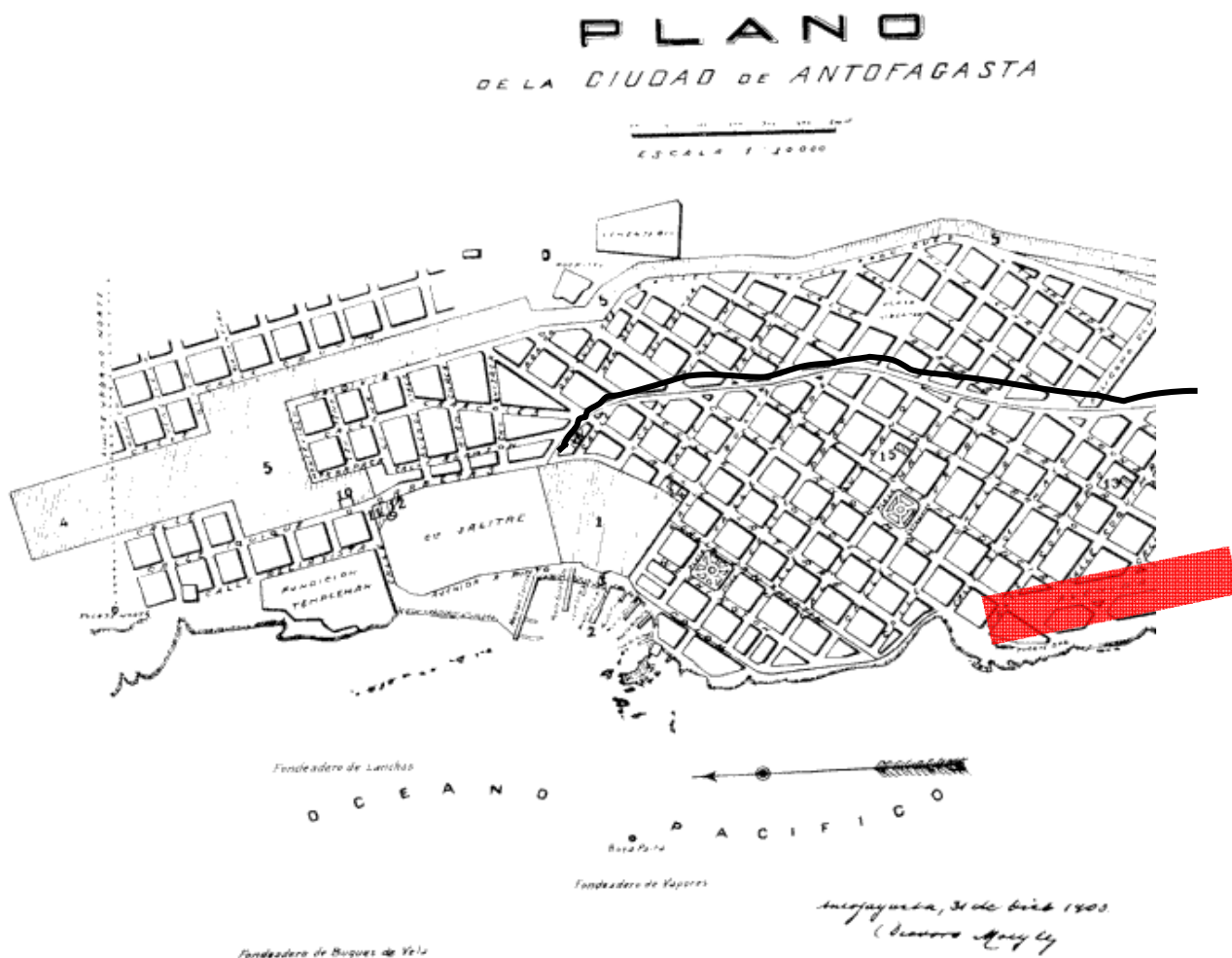


Fig.30: Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Ex Ruinas de Huanchaca

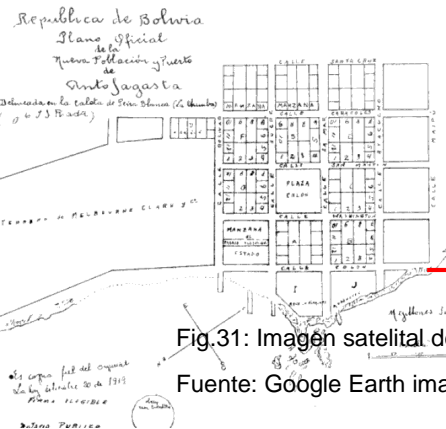
La instalación industrial “Playa Blanca”, cuyas ruinas se conservan en buen estado y cuentan con la protección legal del estado que permite su permanencia, es de una magnitud volumétrica y espacial que causa gran impacto paisajístico en el Antofagasta de hoy, por lo que no ha de ser muy difícil el imaginar el que tenía en la época en la que fue construida, donde el perfil de la ciudad no sobrepasaba las construcciones en dos pisos de altura.

Esta construcción que obedece a una tipología de arquitectura incaica, donde predomina la solidez, y la simetría, es de características formales más bien atípicas y de emplazamiento aislado. No afecta la estructura urbana que se había desarrollado hasta ese entonces en Antofagasta, al estar emplazada en su extremo sur, alejado de la ciudad, sin por ello no dejar de estimar que los planificadores de la época previeron que en un futuro bastante lejano pudiera tener alguna incidencia en la traza de la ciudad principalmente por el vínculo al resto de la ciudad a través de sus vías.

Fue una tipología de características aisladas de configuración libre sobre un terreno extenso disponible para ello. Sus bases sólidas, son de una tipología de arquitectura de masa, en cuyos basamentos estructurales se disponían las instalaciones de la refinadora.



plaza Colón



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fig.31: Imagen satelital de la ciudad de Antofagasta, 2015

Fuente: Google Earth image 2007 Digital Globe. Elaboración propia

Su ordenamiento fue siguiendo un orden axial donde los elementos soportantes son los que a través de la repetición configuran el orden de la instalación, la cual sólo se ve sorprendida con elementos que resaltan por la singularidad de sus formas, resultante sólo de la función que tenían dentro del conjunto industrial.



Fig.32: Ruinas de Huanchaca, 2007

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/geosvaldo/1777724792>

Caleta Coloso

La geografía del lugar fue tenazmente trabajada para habilitar una terraza que permitiera el asentamiento del poblado. La cercanía del mar y su consiguiente crudeza, era resuelta protegiendo el poblado por muros de cal y piedra de 1.50 mts de ancho dispuestos en el borde en todos aquellos lugares donde era necesario.¹⁹³.

Esta caleta estaba ubicada a 15 kms. del centro de Antofagasta. La ubicación del poblado mismo era en el cerro, en una plataforma que se elevaba sobre la costa. Allí se ubicó la iglesia, dos escuelas, un cine, hotel, viviendas, cuartel de policía, pulpería y bomberos. Hacia 1907 existían en coloso dos muelles para el embarque del salitre, la descarga de carbón para las industrias y mercaderías.

¹⁹³ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con ...* op.cit. págs. 4-120



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El plano de Coloso estaba dividido en damero con calles que se orientaban de norte a sur y de este a oeste. Las primeras calles corresponden a Avenida España y Miramar, y Pepita y Mejillones. Se conformaba de dos sectores, uno en la parte baja donde se ubicaba todo el complejo portuario y ferroviario, y el otro en la parte alta destinada a lo residencial.¹⁹⁴

El recorrido que consideraba el proyecto de los españoles Granja y Domínguez, era de Coloso hasta el puerto de Antofagasta. Como no les fue autorizado su paso por el sector de la avenida Brasil, este fue construido sólo hasta unos 350 mts del muelle de Coloso.

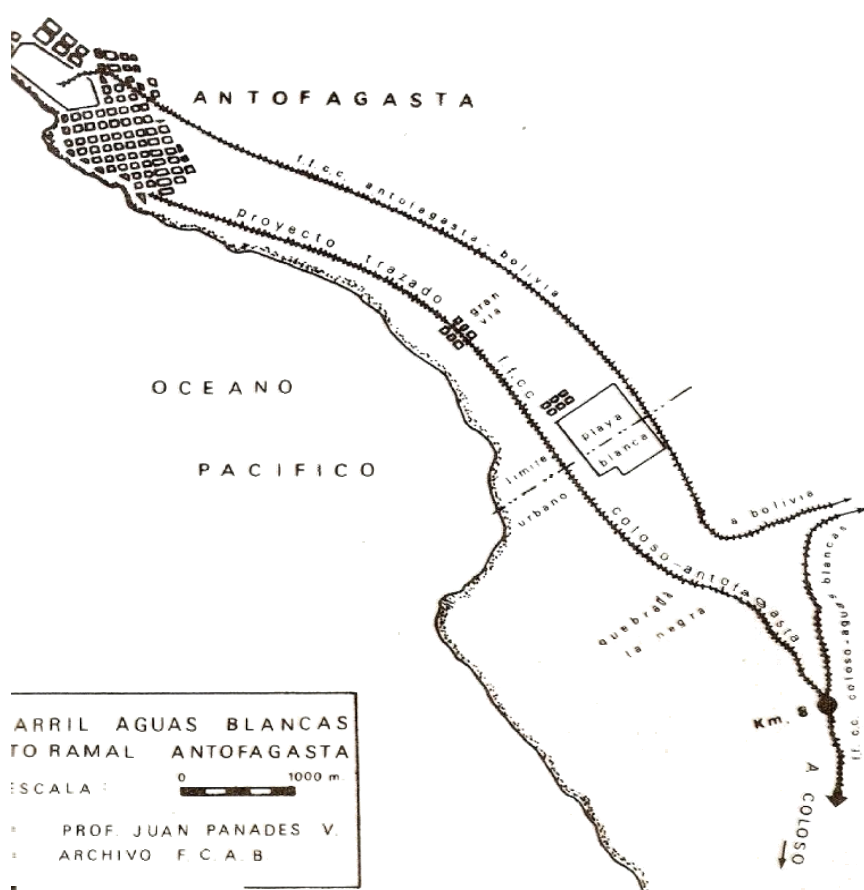
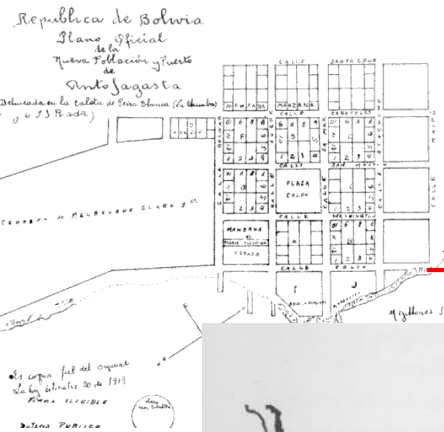


Fig.33: Plano Ferrocarril Aguas Blancas- Ramal Antofagasta, 1900
Fuente: Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al.: Coloso una aventura histórica. Antofagasta, Imprenta Universidad de Antofagasta, Departamento de Ciencias Sociales, 1983.", pág 80.

¹⁹⁴ Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...* op. cit. pág.105.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

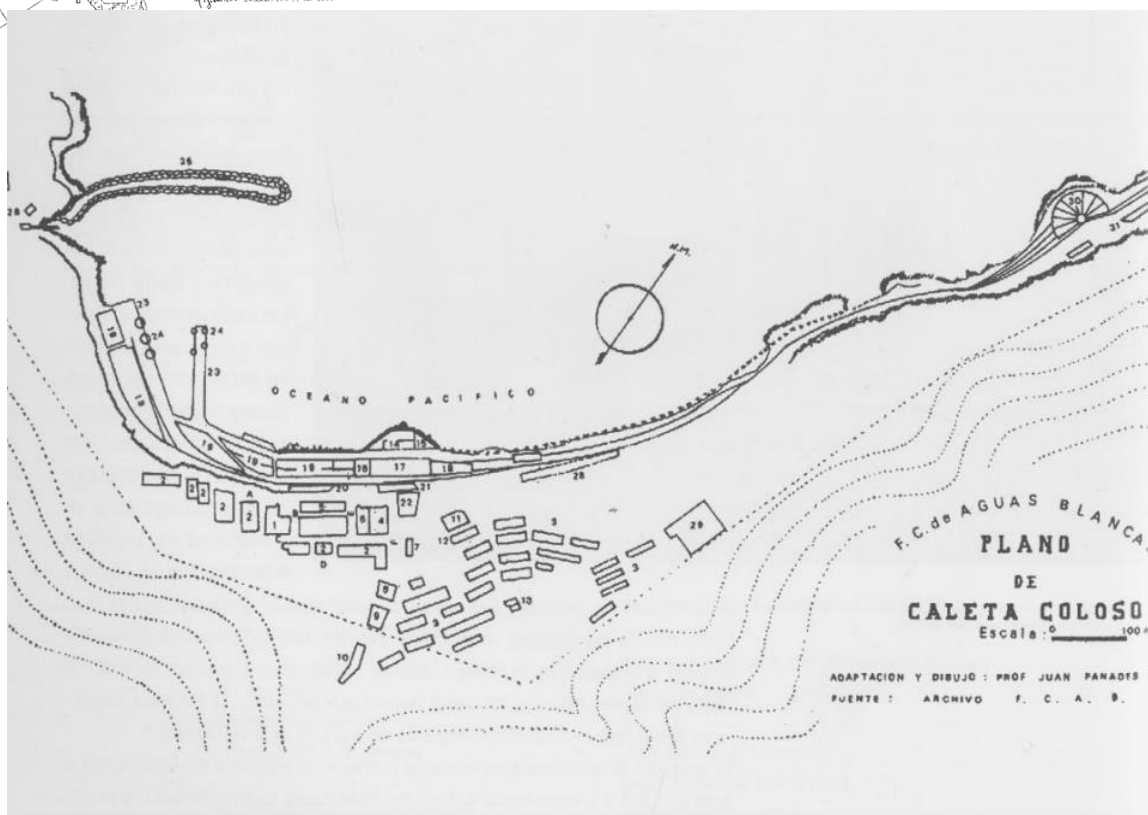


Fig.34: Plano de Caleta Coloso, 1900

Fuente: Garcés Feliú, Eugenio: Las ciudades del Salitre, Santiago de Chile, Impresos Esparza, 1999, pág 28.

Traza

Vía del Ferrocarril

A pesar de este crecimiento pausado vivido por Antofagasta en esos años, es relevante el nacimiento de esta nueva vía estructurante de sentido longitudinal al emplazamiento de la ciudad, que para esta fecha es la vía destinada al paso del ferrocarril salitrero, y que tiene su punto de partida en los terrenos ubicados frente al muelle.

Esta vía configura una nueva tipología de manzana, una resultante al paso del tren. La trama no se reorienta, sino respeta su sentido original. Las nuevas manzanas, singulares en su forma, surgen de las exigencias de una cierta sinuosidad propias del recorrido del tren, además del necesario ajuste a la topografía del lugar.



Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

Este plano de 1903 muestra la red ferroviaria. En la imagen es posible ver la nueva salida que tiene desde el interior de la Melbourne Clark, el ferrocarril por la nueva Calle llamada Del Ferrocarril. Se muestra el recuadro con el año de ejecución

Antofagasta, 31 de Julio 1903.

Quiero muy
mucho



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El Plano de Antofagasta delineado por el ingeniero Abd El Kader en 1897, muestra como la cuadrícula sufre una transformación morfológica con el paso del tren, generando como resultado manzanas atípicas e irregulares.

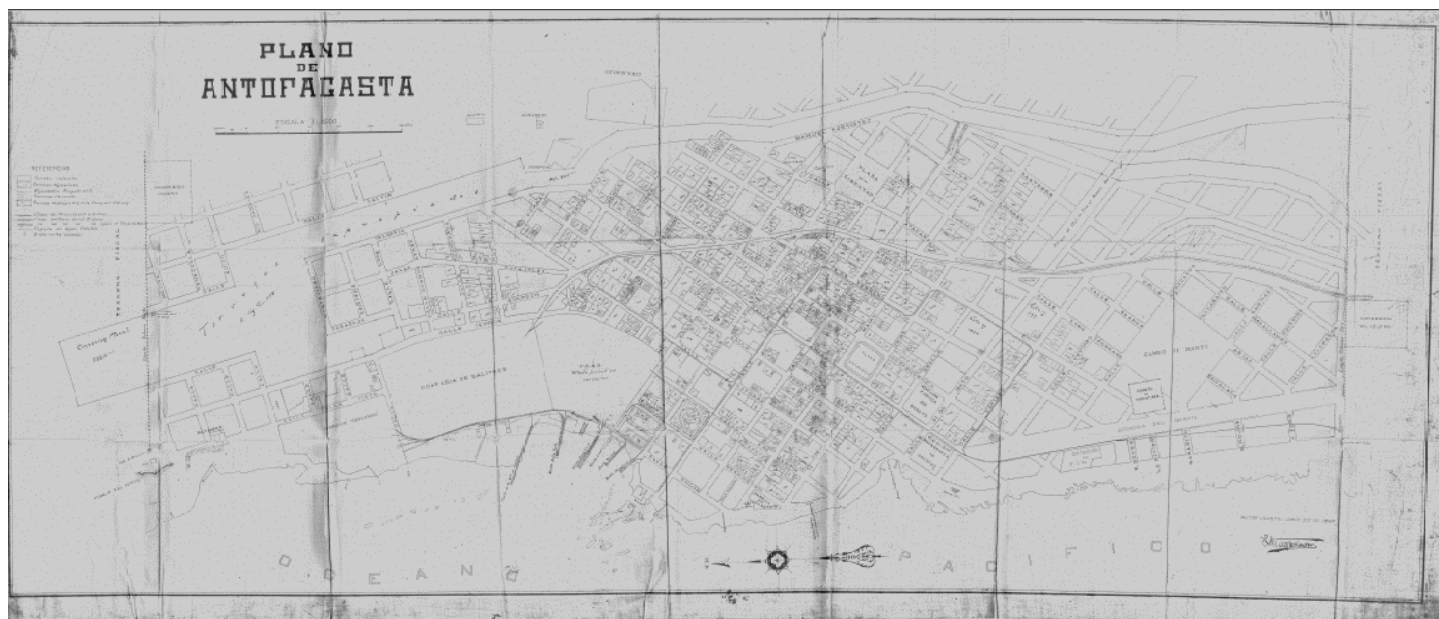


Fig.36: Plano de la ciudad de Antofagasta, 1897.
 Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile

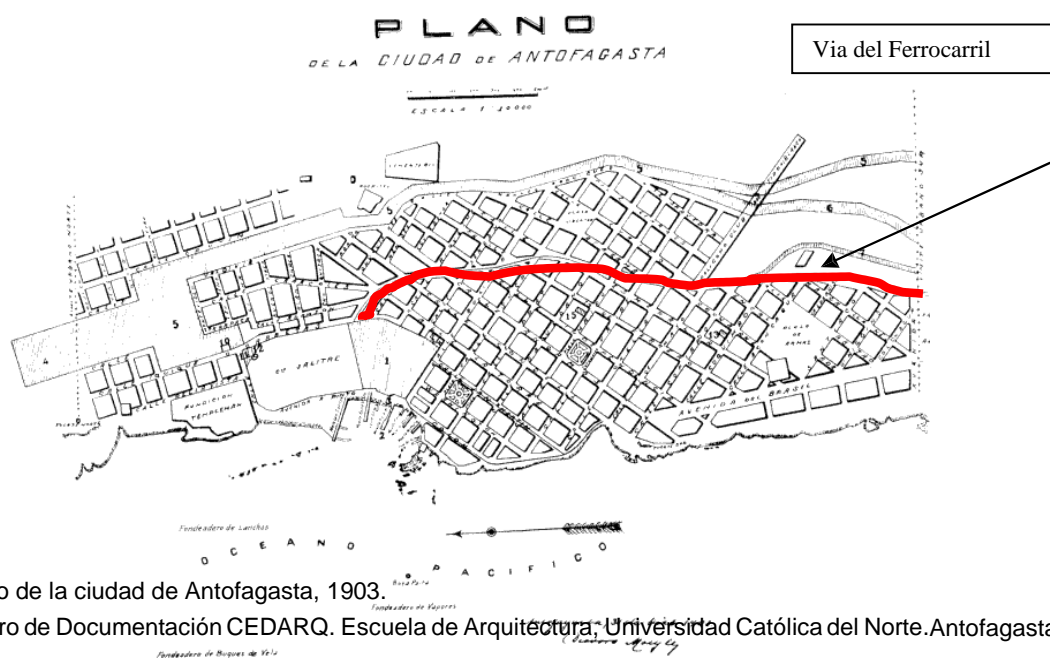
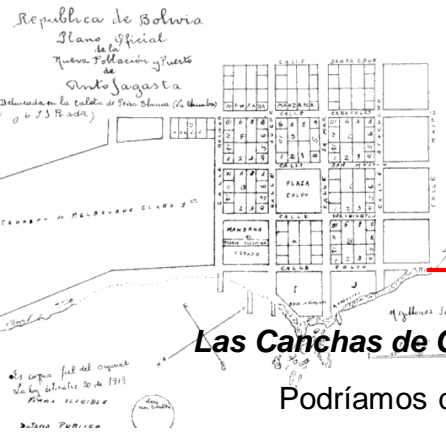


Fig. 37: Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.
 Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.
 Contiene dibujo vía del ferrocarril. Elaboración propia.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las Canchas de Carreras

Podríamos decir que dos son los factores que delinearán un nuevo orden que seguirá la traza en el sector sur de la ciudad: uno, es la continuidad del damero hacia el sur, en el mismo sentido trazado en sus inicios, en cuyo encuentro con la forma natural de la orilla, afecta la configuración de la manzana, cercenándola en búsqueda de un acomodo, generando manzanas en forma de polígonos irregulares, y lo segundo, es el sentido que toman las Canchas de Carreras, que se extiende longitudinalmente, en paralelismo con la línea de la costa, avanzando hacia el sur.

Esta última va a condicionar decididamente el damero en el sector al transformarse en una barrera artificial, alterando el desarrollo de la traza fundacional¹⁹⁵. En el extremo inferior del plano siguiente se puede ver además, las primeras formas resultantes de la orientación de este terreno, ubicadas al poniente de dicho lugar, donde se emplazaron las caballerizas, instalaciones vinculadas a la actividad de las carreras de caballos, y otras compatibles como maestranzas y patios de acopio de materiales.

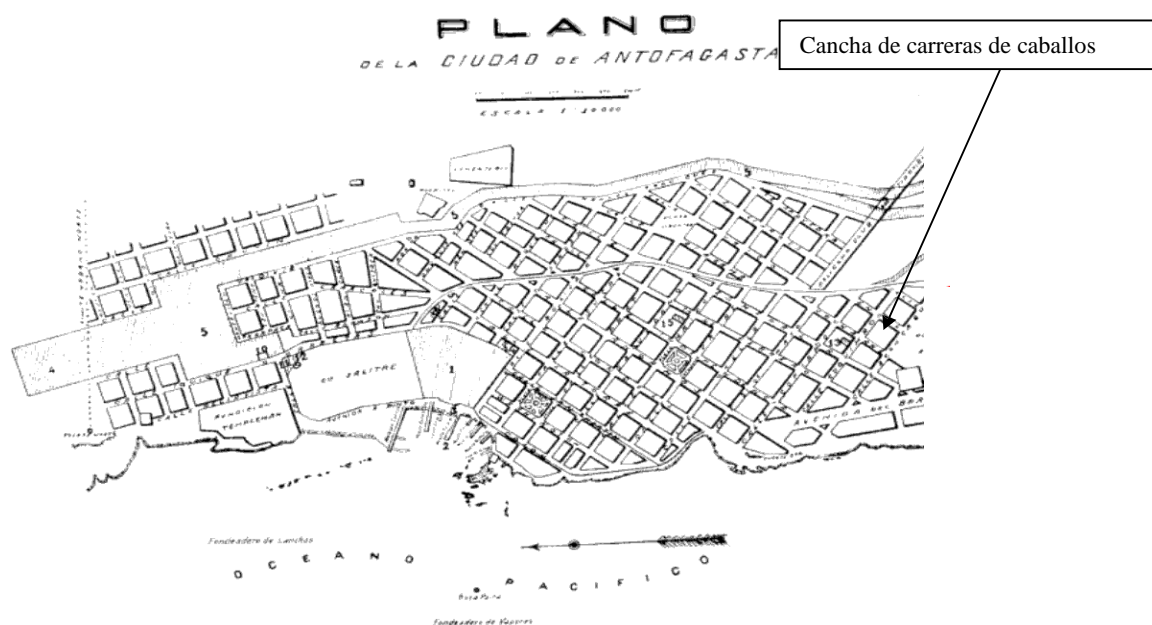


Fig.38: Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile

Contiene ubicación Cancha Carreras. Elaboración propia.

¹⁹⁵ Vicencio Sandoval, Daniza: *Ciudad y naturaleza...* op.cit. 35.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La segunda vía del Ferrocarril

En este mismo periodo histórico, otro hecho relevante de mencionar es la decisión del gobierno local de inducir a un nuevo traslado de la vía ferroviaria que corría por la actual Avenida Argentina. Se desplaza ahora a calle Manuel Rodríguez emplazada más al este, hacia el pie de monte de la ciudad con sentido longitudinal Norte-Sur, dejando para tránsito peatonal y vehicular la Avenida Argentina.

La sinuosidad generada por la propia topografía de un terreno que ya empezaba a acercarse al cerro, hizo que esta nueva vía ferroviaria, tuviera similar incidencia en las líneas de la ciudad y en la conformación de las manzanas que la tenida con la primera vía del ferrocarril.

Relleno y Parcelación

Ya para esta época podemos ver la magnitud de la extensión de manzanas trazadas, subdividas en lotes según eran las necesidades de la población. El sistema de alcantarillado cubrió para el año 1908 una superficie de 300 ha. que de acuerdo a lo informado por Isaac Arce cubría el 95% de la población, lo que equivaldría a decir que Antofagasta, para ese entonces, era de una superficie de 320 ha, unas 280 a 300 manzanas. Arce lo relata según sigue: *“La ciudad de Antofagasta cuenta con una muy completa red de desagües; sanea una superficie de 300 hectáreas, o sea, el 95% de la zona edificada”*.¹⁹⁶

Se mantienen los lotes grandes de frentes anchos en torno a la plaza Colón y comienzan a disminuir en superficie final y frente en la medida que va la ciudad avanzando al cerro, para dar cabida en esos lugares a las zonas residenciales de la ciudad, que mientras más al norte y oriente sea, más pequeños son probablemente y recogido muy de lo que en la actualidad sucede, para poder venderlos a habitantes de menores recursos.

Si observamos el Plano Catastral de Antofagasta de 1914¹⁹⁷, podemos visualizar que no hay un orden rígido en el tipo de parcelación. Se aprecia una mezcla de lotes

¹⁹⁶ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.478.

¹⁹⁷ Utilizamos este plano del año 1914 que aunque no corresponde exactamente al periodo que se está analizando puede apreciarse en él que ya estaba realizada la parcelación hacia fines de 1800 y comienzos del 1900.

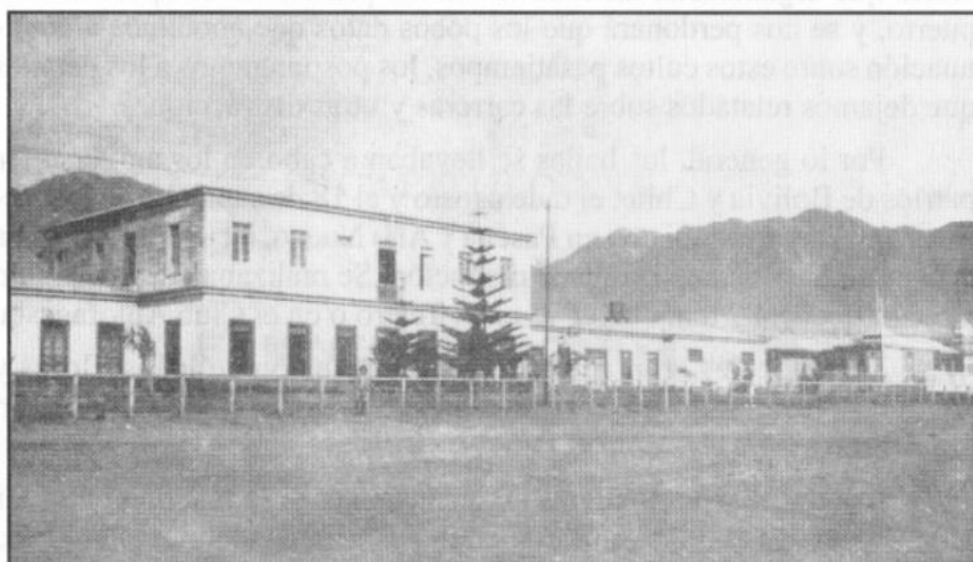


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

pequeños que incluso tiene apuntado nombres de personas, y por lo tanto creemos es para vivienda, con grandes lotes para la instalación de comercio en una misma manzana. Más allá avanzando hacia el sur y tal como lo relatan los historiadores, los lotes son de mayores dimensiones, justamente para albergar casonas con grandes extensiones de jardines, muy cercanos a la Cancha de Carreras, actual parque Brasil.

De ello interpretamos que la morfología de la ciudad siempre estuvo liderada por el poder adquisitivo de las personas o empresarios, que en la dinámica que surge del uso y de nuevos roles que van complementando la vida urbana, se incide en la parcelación y el consecuente relleno que se construía sobre los lotes. Vale decir, la ciudad no es el resultado de una planificación previa, sino en este caso es una adaptación a las necesidades de la población, fuertemente ligada a lo comercial, que por cierto fue lo que fundamentó y precisó el lugar de nacimiento del poblado.

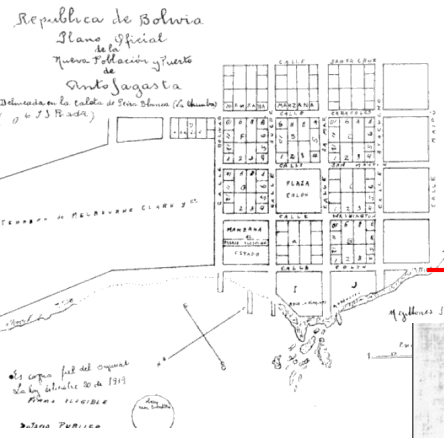
Las imágenes que siguen corresponden a un plano catastral de la época, en el que puede apreciarse una parcelación diversa dentro de una misma manzana definiendo en muy pocos casos una zonificación de sitios con características similares.



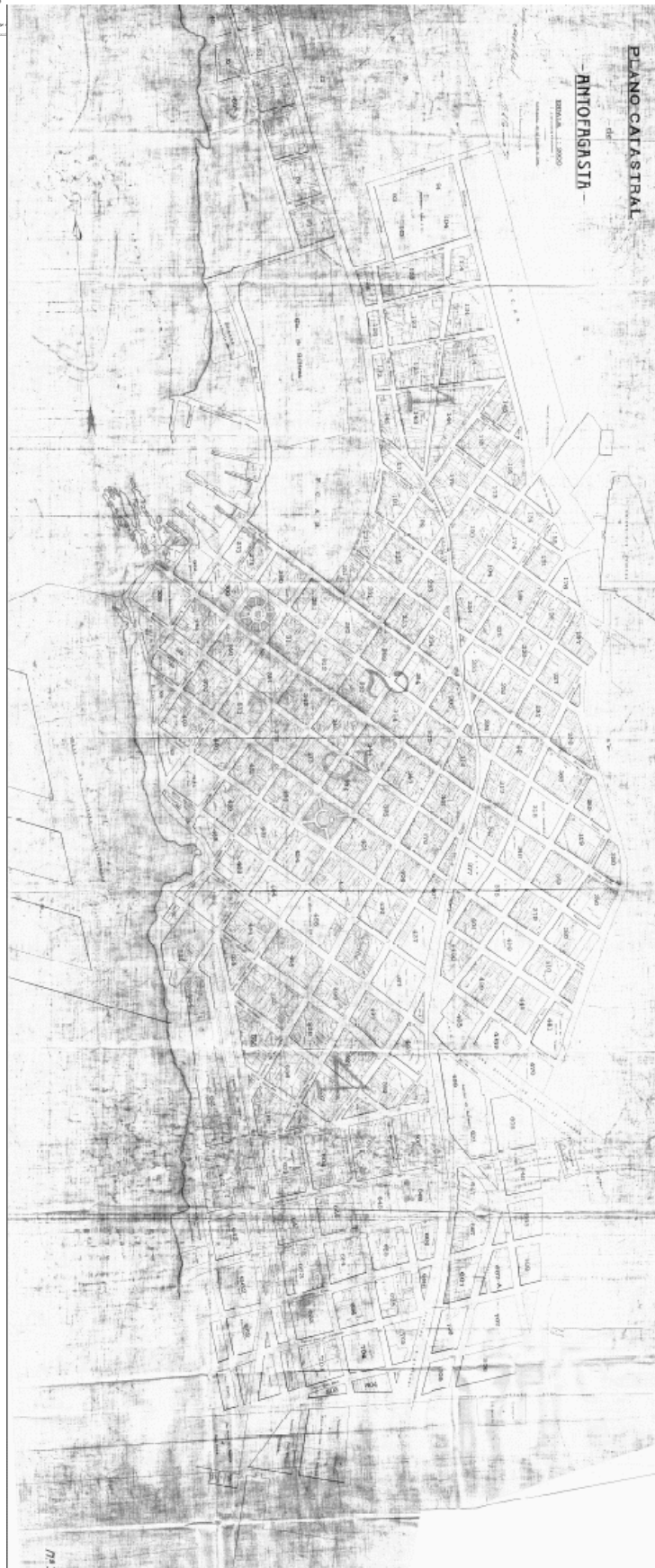
Antigua Cancha de Carreras,
(hoy Avenida del Brasil), 1875-1908.

Fig.39: Antigua Cancha de Carreras, 1875-1908.

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 241



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



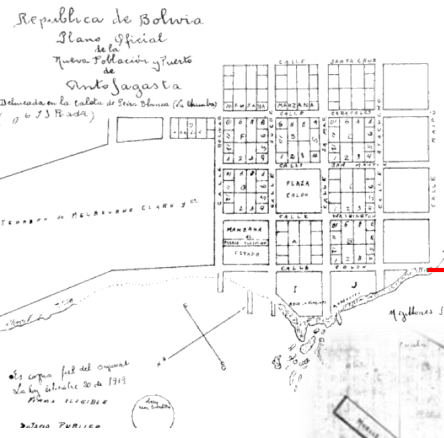


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

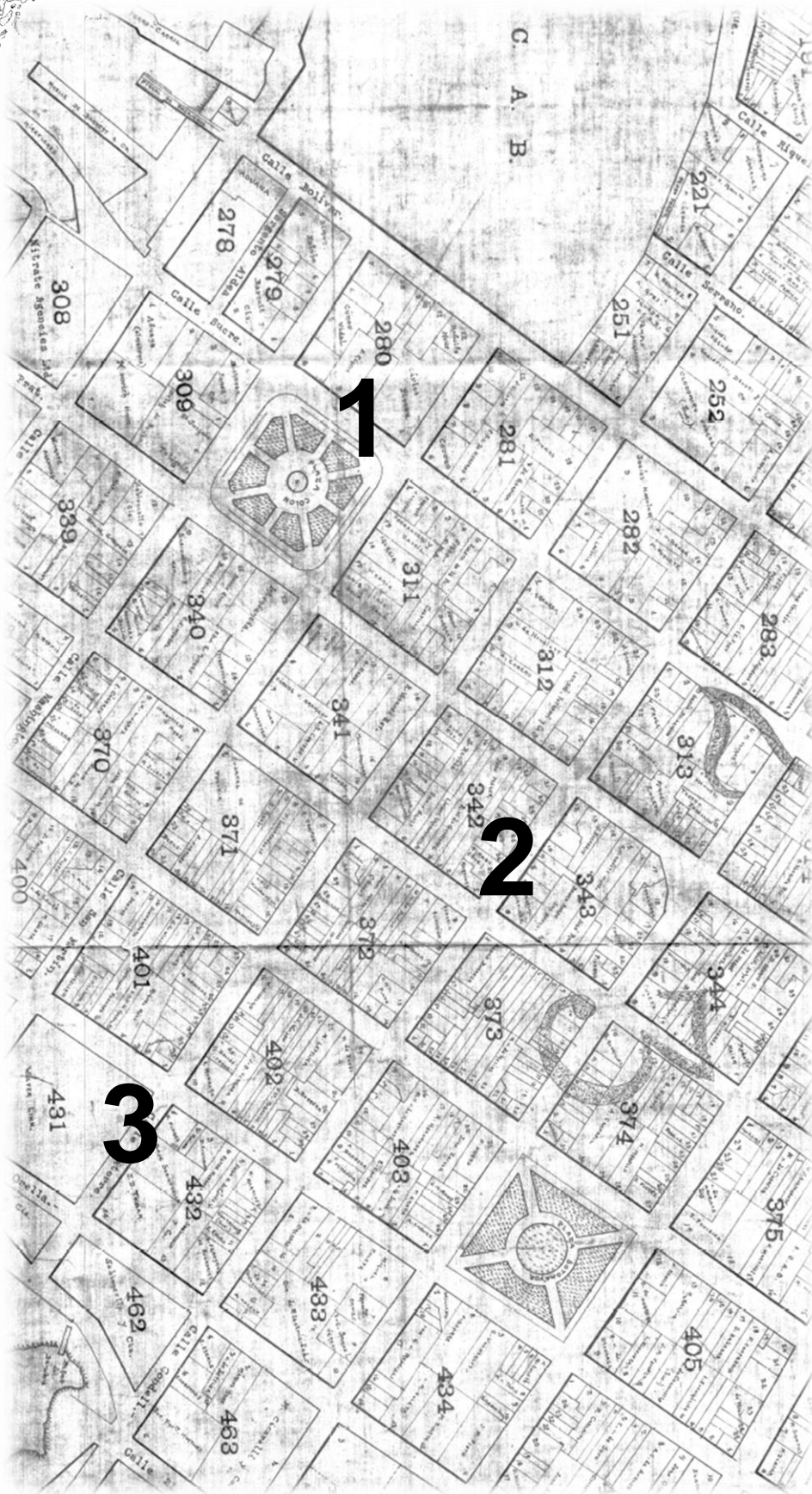


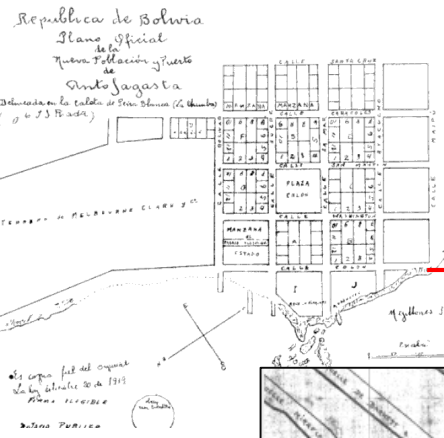
Fig.40: Plano catastral ciudad de Antofagasta, 1914

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura. Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile



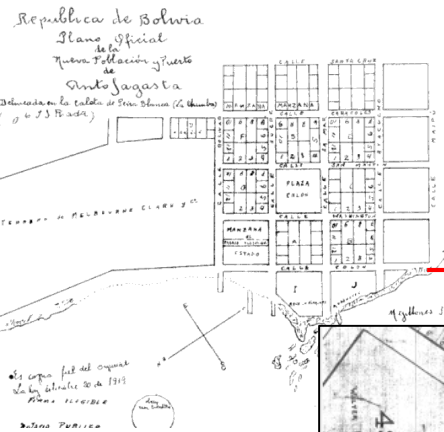
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.41: Fragmentos de Plano catastral ciudad de Antofagasta, 1914

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura. Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile

- (1) sector de plaza Colón, en donde los lotes son de mayor tamaño para albergar instituciones religiosas, de educación, gubernamentales, comercio (grandes tiendas-importadoras)
- (2) sector de plaza. del mercado, en donde los lotes van disminuyendo de tamaño, puesto que este sector fue ocupado por comercio minorista
- (3) Sector cercano a borde costa. Se emplazaban las bodegas, u otras instalaciones de carácter industrial asociadas a la actividad minera y portuaria. Eso explica que los lotes fueran de gran tamaño cercanos a la orilla (costa).

Vía del Ferrocarril

El trazado que se acomoda a la sinuosidad que requiere el paso del tren genera, como ya hemos dicho, manzanas atípicas, irregulares, que potencian la inserción de tipologías singulares, pasando a conformarse con un relleno particular que aprovecha la forma, insertando modelos arquitectónicos distintos y que ocupaban la totalidad de la manzana.

Tal es el caso de la Casa Camus emplazada en una manzana triangular ocupándola íntegramente lo que le da una connotación especial, complementado ello por su volumetría en altura de no más de tres pisos en un entorno prácticamente bajo en altura, de construcciones de uno y dos pisos. O como lo es el caso del Hospital del Salvador, edificio sanitario que ocupa todo el perímetro de la manzana, polígono de forma irregular resultado del encuentro de dos tramas ortogonales de distinto sentido,



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

en cuya adaptación volumétrica resulta una construcción que se adueña de la forma del terreno generando un lenguaje arquitectónico de impacto visual a pesar de la limpieza en la utilización de un lenguaje de líneas clásicas, sencillez y regularidad en toda el largo de la manzana. Ello lo hace también particularmente reconocible destacando en la extensión de la vía.



Fig.42: Hospital El Salvador, 1906
 Fuente: Archivo Dr. Aliro Bolados.

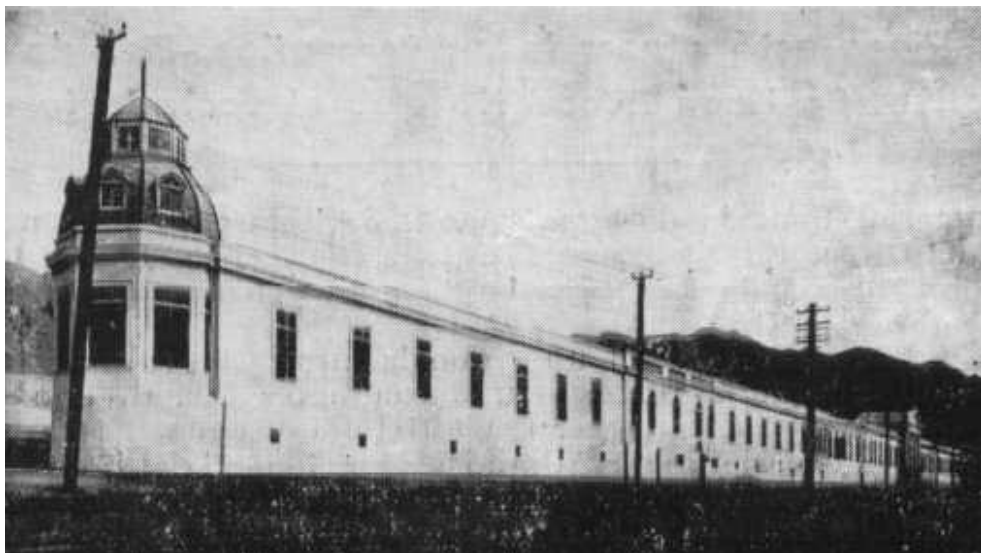
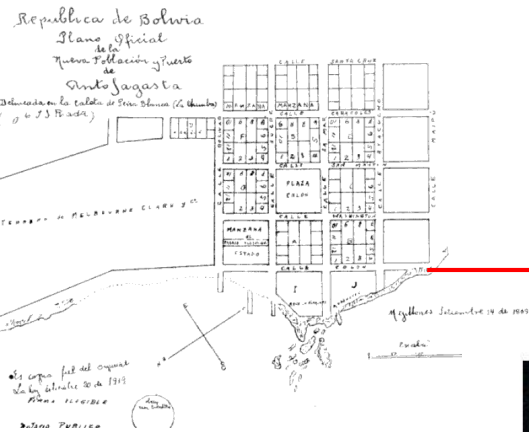


Fig. 43. Hospital El Salvador , 1906
 Fuente: Archivo Dr. Aliro Bolados



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig. 44: Casa Familia Camus, 1917
 Fuente: <http://www.flickrriver.com/photos/76983769@N00/378558563/>
 Edificio del arquitecto Jaime Pedreny

Canchas de Carreras

Similar a lo ocurrido con el rompimiento de la regularidad de las manzanas del damero fundacional por el paso del ferrocarril, las canchas de carreras generan también manzanas atípicas, irregulares con lotes de gran tamaño, que dieron paso a la construcción hacia el mar de grandes instalaciones de bodegaje y caballerizas asociadas a la actividad de la cancha y enfrente de ella a lotes también de gran tamaño pero en este caso destinados a casonas de diversos estilos arquitectónicos, rodeadas por un extenso jardín.

La segunda vía del ferrocarril

En este caso las manzanas irregulares de menor tamaño propicia la construcción principalmente de viviendas de menor tamaño y significación, pasando el paso del tren a ser en este caso un elemento que no se considera en la construcción de las viviendas.



3.2.2.- Procesos Económicos y de uso de suelo.

En este periodo la bonanza económica experimentada por el auge salitrero se hizo notar dado que, a diferencia del periodo anterior, en donde el crecimiento de la ciudad estaba supeditada a la inversión privada, ahora las mejoras de la ciudad son financiadas con aporte fiscal. La ciudad se ve beneficiada con un mejoramiento sustantivo de la infraestructura pública, construyéndose la red pública de agua y alcantarillado, pavimentación, cambio en el sistema de electrificación del alumbrado público, construcción del hospital, siendo el de mayor inversión la construcción del nuevo puerto de la ciudad.

La inversión privada, seguía en aumento dado el permanente potencial económico de la región, forjando otro esfuerzo empresarial que consolida un nuevo polo poblacional, al extremo sur de la bahía, Puerto Coloso, cuyo objetivo fue el de atender la demanda por un puerto para el traslado del salitre al extranjero. No obstante a que la razón de su existencia fue la actividad comercial, la instalación consideró de igual manera la vivienda y equipamiento comunitarios básicos para sus habitantes.

La actividad social generada en torno a las canchas de carreras hicieron por que la plusvalía de los terrenos de su entorno adquiriera un valor que se conserva hasta nuestros días, dando cabida sólo a los más ricos de la ciudad quienes ostentaban su poder económico con manifestaciones arquitectónicas de buen gusto y de alto costo para la localidad. Ello llevó a la conformación de una tipología edificatoria particular dentro de la ciudad.

De la misma manera, surgió el centro industrial Huanchaca, este también levantado con dineros de privados, y que si bien no consideró la instalación planificada al modo de un pequeño poblado como lo fue Coloso, si incluyó la construcción de las viviendas para sus operarios y administradores, las que estaban emplazadas en un sector residencial en el sector sur de la ciudad, cercano a la sala de máquinas ubicada en la costa, en línea con Huanchaca.

La primera vía del ferrocarril “*la calle del ferrocarril*”, que a pesar de lo molesto que hoy en día pueda parecernos la presencia o el paso de una máquina de esa



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

envergadura por las calles de la ciudad, hizo que los predios que contorneaban la vía, adquiriera un valor que derivó en la construcción de viviendas de uno y dos pisos, pertenecientes a algunos empleados de la empresa ferroviaria, diseñadas con cierta particularidad, cuyo común denominador era el de ostentar una posición privilegiada, que se refleja en la tipología de sus edificaciones

No fue así cuando la vía muchos años más tarde se trasladó más hacia el oriente. El tren pasaba, en este caso, más distante de las viviendas, dejando un franja de protección de unos 8 a 10 metros a cada lado de la vía. Sin embargo, los esfuerzos por alejar la vía de las viviendas no fueron suficientes, siendo el tren ahora visto como una externalidad negativa y que su paso se contradice con un uso de características pasivas como lo es una vivienda. Debido a esto a lo largo de esta vía, se generaron construcciones de menor valor, de un sesgo social más vulnerable, obreros en su mayoría.

3.2.3.- Hitos urbanos y arquitectónicos relevantes

Los espacios públicos

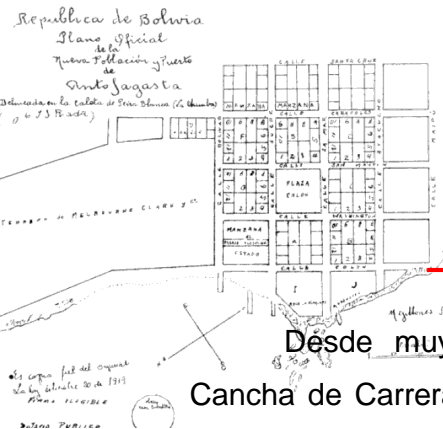
La Cancha de Carreras de la Avenida Brasil.

En este período, los antofagastinos podían disfrutar de improvisadas carreras de caballos organizadas en los arenales de las “Canchas de Carreras”, que más tarde el Alcalde Don Maximiliano Poblete (1912-1930) transformaría en lo que hoy conocemos como Avenida Brasil.¹⁹⁸

Para que esta actividad aconteciera en orden, la comunidad contaba con reglamento de Carreras y juez de cancha. De ese modo se velaba por el orden en el encuentro que ya era habitual de los fines de semana, en especial de varones, según expresa don Isidro Morales, periodista antofagastino.¹⁹⁹

¹⁹⁸ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.39.

¹⁹⁹ Morales Castillo, Isidro. *La Prensa en la Historia de ...*op.cit. pág 99.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Desde muy temprano este lugar que improvisadamente se utilizó como Cancha de Carreras de Caballos, fue reconocido como tal, por lo que aparece así designado en los planos de la época. Sólo en 1908 fue denominada como Avenida Brasil. En ese momento fue diseñada como paseo por Luis Abd El Kader, ingeniero ítal árabe, residente de Antofagasta.

Era el lugar por excelencia que albergaba actividades de orden recreativas, principalmente las carreras de caballo, aunque hemos encontrado en algunos textos, que a veces también era ocupada para espectáculos vinculados al ámbito taurino como las corridas, simulaciones de rodeos y ejercicios de equitación²⁰⁰. Durante la Guerra del Pacífico, se aprovechó el lugar también para realizar actividades vinculadas a la milicia, *“cada jueves se realizaban extensos y vistosos ejercicios militares”*²⁰¹

Según Isidro Morales en su libro *La Prensa en la Historia de Antofagasta*, recientemente editado, menciona que los ejercicios de tiro que eran realizados por los militares, convertían ese día en un lugar de fiesta: *“Todas las familias i jente del pueblo, se daban cita en la estensa playa que servía de campo de maniobras, i la abundancia de vendedores, de mujeres elegantemente vestidas i paisanos, daba a estas fiestas semanales cierto parecido al famoso diez i nueve de septiembre de nuestra pampa.”*²⁰²

En sesión Municipal de 1908 se decidió comenzar a ornamentar la Avenida Brasil y *“colocar árboles a uno y otro lado en toda su extensión y jardines en los cuadros comprendidos entre Salvador Reyes y General Velásquez”*²⁰³

Sucesivas gestiones terminaron por transformar el espacio eriazo, sólo de tierra, inicialmente destinado para las carreras en un hermoso paseo ajardinado rememorando los paseos franceses que trajo consigo en su época la nueva concepción

²⁰⁰ En el Libro de Actas Municipales, exactamente la N° 19, sesión del 16-07-1915, hemos encontrado de la petición que un torero español, hace al municipio del espacio de la avenida Brasil, frente al Regimiento Esmeralda, para ofrecer una fiesta campesina y simulación de corridas de toros.

²⁰¹ Morales Castillo, Isidro. *La Prensa en la Historia de ...* op.cit pág. 101

²⁰² Ibídem., pág. 105.

²⁰³ Municipalidad de Antofagasta, Libro de Sesiones N° 15, 1908. pp.274



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

urbanística de principios de siglo en Europa. En 1910 también se ocupó para la realización de exposiciones industriales de presencia regional.

La plaza Colón

Este periodo consecuente con su proceso, fue también el despegue de este lugar. Se consolidó como tal, y como lo imponía el carácter heredado de plaza principal hispana, este espacio comienza a transformarse estéticamente, impregnándose de una mayor monumentalidad edificatoria, que expresara la fortaleza de los poderes y la inmortalidad de lo religioso, haciendo uso de tipologías edificatorias con sello ilustrado, según las tendencias de la época. Las edificaciones adquieren mayor despliegue arquitectónico, en su mayoría se desarrollan en dos alturas, y se conforman estilísticamente comenzando a desplazar la arquitectura de influencias georgianas, para dar paso a las neoclásicas, éstas últimas a principios del siglo XX. La plaza misma se cubrió de a poco con un jardín de mayor consistencia, se construyó la pileta y se equiparon con bancas.

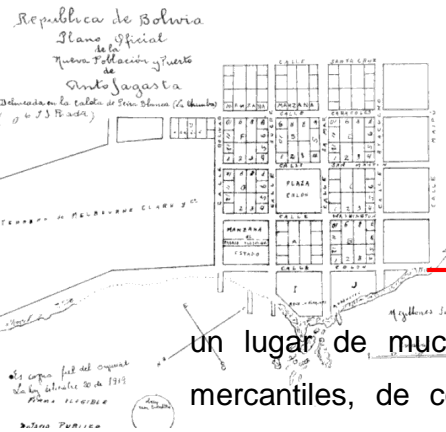
Para la época, la plaza principalmente era el lugar que convocaba el encuentro ciudadano en sus aspectos recreativos y de esparcimiento. No por ello dejó de tener actividades de orden político, como ocurrió en 1902, año que fue escenario de los primeros “meetings” organizados por los partidos políticos imperantes de la época. El 7 de julio lo fue para protestar por las concesiones marítimas, para la habilitación de nuevas caletas como la de Coloso, pidiendo a cambio la construcción del ferrocarril hasta Antofagasta.²⁰⁴

En 1906 fue escenario de protestas de los huelguistas pampinos que demandaban mejoras salariales y laborales que finalmente terminó en acorralamiento y matanza de los protestantes.

La plaza del ferrocarril

El primer recorrido del tren por la ciudad generó una plaza donde éste se detenía para continuar su recorrido al sur de la ciudad. Era la llamada “plaza del Ferrocarril”, que en esta época también pasa a consolidarse como tal, continua siendo

²⁰⁴ *El Industrial de Antofagasta*, edición 7 de Julio de 1902.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

un lugar de mucho interés para el antofagastino, un escenario de actividades mercantiles, de comercio, las grandes tiendas que por su condición se fueron conformando también con estilos particulares, de moda para la época como la georgiana a fines de siglo y la neoclásica a principios del XX.

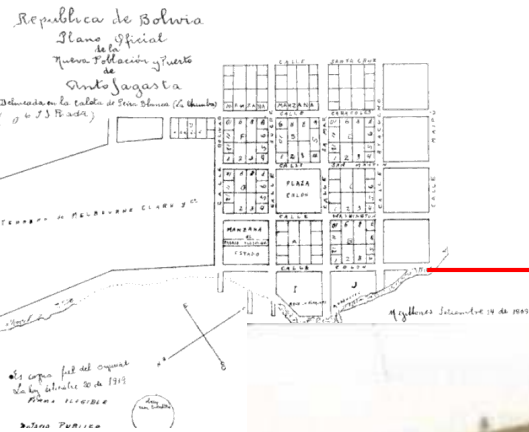
El traslado del tren dejó a la vía un sello particular que en corto tiempo, a principios del nuevo siglo, se habilitó para el paso de tranvías tirados por mulares que transportaban a la gente por las calles céntricas de la ciudad.²⁰⁵

La siguiente imagen muestra una edificación de la época que comenzaron a rodear esta plaza y que representa la importancia que ha adquirido este lugar para la sociedad antofagastina. El Hotel Londres, uno de los más prestigiosos de la época, ubicado en calle Prat con Latorre 1910, que mantiene un estilo georgiano, de madera, con balcones el segundo piso para asomarse a la plaza que enfrentaba.

La vía del Ferrocarril

El traslado del ferrocarril más hacia el oriente, configuró en este periodo una calle que fue connotada producto del paso de éste, más allá del ruido o la polución que en ese entonces este podía generar. Se conformaron paseos poco masivos no de los grandes encuentros sociales sino aquellos de barrios, de vecinos. Las viviendas que se consolidaron notoriamente se disponían para presenciar dichos paseos, incluyendo aquellos en vehículos, generando una arquitectura de antesalas ajardinadas y balcones superiores, cuyos ejemplos aún se mantienen como muestras de arquitectura en la calle. La manzana se presenta enriquecida perceptualmente por la presencia de situaciones distintas con arquitecturas de formas particulares.

²⁰⁵ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.144.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig. 45: Vivienda de Don Julio Pinkas, 1924.

Fuente: Archivo iconográfico de Sr. Emilio Arán Salas

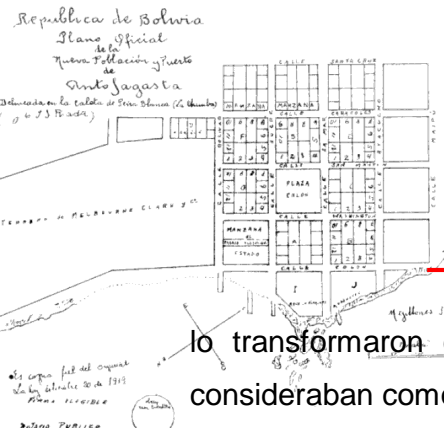
La imagen representa el tipo de viviendas que se construyeron en toda la Avenida del ferrocarril. Nótese los balcones que miran el paso del tren.

El Paseo Coloso

Otro lugar que sin estar ubicado dentro el poblado mismo de Antofagasta, sino más bien distante a unos 15 Km de él, no podía dejar de estar ausente en esta investigación, por su proximidad visual y lejanía vial: el Poblado de Coloso.

Las condiciones geomorfológicas del lugar, hicieron que esta caleta estuviera connotada por las propias cualidades paisajísticas naturales, lo que determinó que el emplazamiento de la iglesia, las viviendas de los trabajadores, la población misma, se ubicaran en lo alto del lugar, en la terraza creada para separar el Coloso residencial del Coloso industrial, privilegiada por las bondades paisajísticas del entorno y la condición de estar situados sobre una terraza desde donde las personas contemplaban el atardecer y el mar.

Coloso, además, fue un lugar que por sus connotaciones geográficas y lo ostentoso de su origen caracterizado por las edificaciones comunitarias que poseía,



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

lo transformaron en un lugar para ser visitado. El lugar que los antofagastinos consideraban como punto turístico de encuentro y de proyección internacional.



Fig. 46: Coloso, 1880

Fuente: Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al.: Coloso una aventura histórica. Antofagasta, Imprenta Universidad de Antofagasta, Departamento de Ciencias Sociales, 1983.

Imagen de los inicios del poblado. En ella se observa principalmente el Coloso industrial, donde están los muelles, ferrocarril y sus instalaciones.

En el diario *El industrial de Antofagasta* aparecían avisos de coches que ofrecían los servicios de traslado a Coloso. Lo que nos deja ver que Coloso ya para 1904, había pasado de ser una simple caleta, a un punto de gran atractivo turístico, con la oferta de alojamiento en el Hotel del poblado “El Coloso”.

El antofagastino lo consideraba como un lugar de paseo, primero de carretas y posteriormente de coches. Hacia 1920, se dio por inaugurado el camino vial entre Antofagasta y Coloso, por el que circulaban carretas y coches que transportaban a jóvenes que cursaban sus estudios superiores en Antofagasta, trabajadores en Coloso y principalmente las familias que iban de visita turística por la atracción que tenían sus playas. También es posible que los adelantos que comparativamente tenía la infraestructura de Coloso frente a Antofagasta, haya sido también un anzuelo que atrapaba a los antofagastinos, y también las familias extranjeras que venían a establecerse en la ciudad²⁰⁶. Esto porque todo fue hecho con la intención de edificar el poblado con calidad constructiva y bien dotado de insumos básicos como era el agua,

²⁰⁶ Archivos históricos de la Universidad Católica del Norte, año 1920: “Archivos de Inmigración de la República de Chile. Policía de Antofagasta”. Antofagasta. Oficina de Identificación, de los cuales ha sido posible detectar que la mayoría de los inmigrantes extranjeros tenían como domicilio en Antofagasta las calles del centro de la ciudad y el Poblado de Coloso.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

hogares en otras latitudes²¹¹ provoca un síntoma de una sociedad que ha instado a dar paso a una transitoriedad de personas que venían para irse, y que en un atisbo de arraigo, traen lo que sienten como propio para plasmarlo en lo que construyen como sociedad reflejado en la ciudad.

Este período se caracteriza por una nueva consolidación fundada, ahora, en una construcción más monumental. Reflejo de ello es lo que fue ocurriendo con la plaza principal de la ciudad. Es en este momento cuando surgen algunos edificios públicos que identifican a la sociedad del momento como la iglesia, el hospital, y centros sociales heredados de los ingleses, donde se reunía la sociedad local, compuesta básicamente por los inmigrantes europeos, y algunos criollos llegados de la capital o de otras grandes ciudades chilenas. Comienza a cosmopolizarse más la arquitectura, y por tanto, ya la ciudad se sale de la arquitectura georgiana de los ingleses y comienza a erigirse con propuestas de arquitectos chilenos y extranjeros los más, que claramente tenían influencias de las últimas corrientes de la época, edificando, en ese momento, con un orden clásico.

Antofagasta a fines de siglo XIX y principios del XX, tuvo una arquitectura que fue fuertemente incidida por la escuela que traía la formación de Jaime Pedreny Grassó, arquitecto y constructor catalán asentado en Antofagasta, quién levantó edificios de características estilísticas clásicas que aún se conservan en la ciudad. Tal es el caso de la ex Municipalidad de Antofagasta (1914) y el Palacio Abaroa (1920), y la Casa Camus (1917) cuya imagen se encuentra en la presente investigación.

Sin embargo, según hemos extraído de los textos de historiadores locales, las ideas arquitectónicas europeas llegan pero no arriban en ordenada secuencia cronológica. Lo que se da es una periodificación basada en criterios estilísticos, concepciones espaciales, o de desarrollo estructural, resultado de la yuxtaposición, adecuación; y en algunos casos, simbiosis con una realidad geográfica y cultural local distinta que terminan por conformar una arquitectura que a lo sumo puede resultar con algún parecido a un período europeo. Waisman, respecto de esto, expone:

²¹¹ Principalmente comienzan a reemplazarse lo que corresponde a edificios públicos y de comercio.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

"Podríamos decir que los cambios estilísticos no proveen pautas confiables para una periodificación de la arquitectura en América Latina"²¹²

En el caso del Puerto de Coloso, podemos decir que su arquitectura era la de la buena arquitectura antofagastina de sus inicios, la de reminiscencias georgianas, de sistema constructivo estructural balloon frame. La incidencia estilística se explica porque si bien los primeros propietarios fueron los españoles Domínguez y Granja, posterior a la muerte de éste último, la sucesión Granja y Cía que adquirió el FFCC y el Puerto Coloso, decidió por razones de quiebra, vender todas sus instalaciones a la Cía. de ingleses residentes en Valparaíso, la W.R. Grace y Cía. Estamos hablando de Julio de 1908²¹³, quienes continuaron con la construcción del puerto. Las influencias europeas se notaban no sólo por el lenguaje arquitectónico del poblado, sino además por incorporar en su diseño urbano canchas de fútbol y de tenis, deportes tradicionales de la sociedad inglesa.

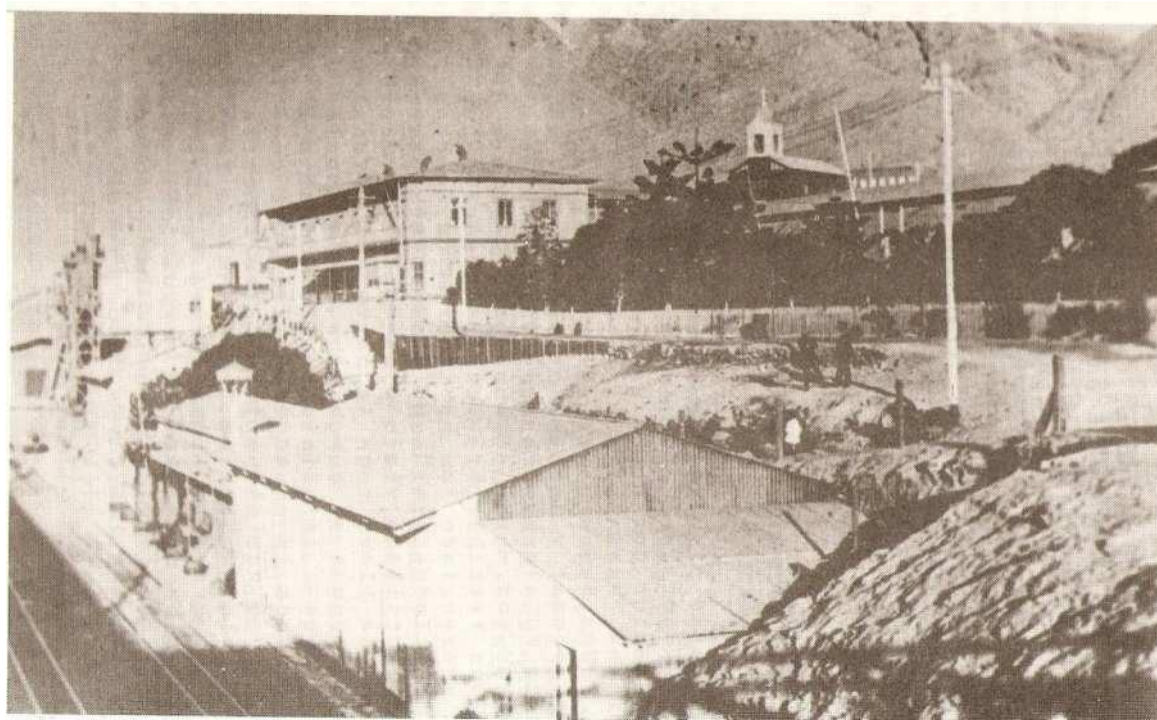


Fig.47: Coloso, 1900.

Fuente: Archivo Sr. Juan Luis Panadés.

Imagen del poblado de Coloso donde al fondo de ella, se puede observar las dependencias administrativas de la Cía. de Ferrocarriles de cuyo estilo tiene reminiscencias georgianas.

²¹² Waisman, Marina: *El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Bogotá, editorial Escala, 1990.

²¹³ Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al. *Coloso una aventura...* op.cit. pág. 67.



3.3.- La crisis del salitre

Este hecho histórico define un antes y un después en la evolución urbanística de Antofagasta. Con este hito se cierra un periodo de desarrollo y crecimiento acelerado de la ciudad, y se da inicio a otro, con un crecimiento paulatino, ajustado a una política central de desarrollo, bajo la administración, ahora no de autoridades ni empresarios locales, sino de un poder central. El periodo en años al que nos estamos refiriendo, aunque se traslape con el período anterior en muchos de sus eventos, corresponde al de principios de siglo hasta su primer tercio, cuando ya la producción salitrera se hace insostenible y poco rentable.

En las primeras décadas del siglo XX, el mismo salitre que sustentó el nacimiento de este y muchos otros poblados y campamentos, y consolidó su crecimiento, era el protagonista de una crisis, una de las más significativas no sólo por su extensión en el tiempo; sino por su repercusión económica y social.

Las primeras impresiones que afectaron al salitre fue el alza de impuestos que gravaba a los quintales de mineral exportado, situación que sólo se vio mejorada por un tiempo cuando el valor de éste en el mercado mundial superó las expectativas esperadas por los empresarios salitreros.

Una nueva situación y que hizo definitiva la crisis, fue que durante el conflicto bélico mundial en 1918, los ingleses, principales compradores de salitre, para la confección de la pólvora, por la necesidad de contar con un abastecimiento seguro decidieron centralizar los sistemas de compra a través de un solo gran poder comprador²¹⁴, lo que afectó el precio que a pesar de la ayuda dada por el gobierno para mitigar los efectos nocivos de esta decisión, para las empresas significó que no pudieron levantar el bajo valor que había experimentado el mineral. El decaimiento de la industria del salitre (el consumo de Europa era de apenas un 20%) y el uso que se había iniciado del salitre sintético en Europa, obligó a numerosas oficinas salitreras

²¹⁴ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.30.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

a su cierre definitivo, dejando a cientos de familias desempleadas quienes emigraron a la ciudad en búsqueda de una fuente laboral o para que el gobierno les diera la posibilidad de regresarse a sus ciudades natales.

Antofagasta, ya para 1907, según el censo de noviembre de ese año tiene una población de 32.496 habitantes, mostrando en los últimos veinte años un importante aumento, en 1885 era de 16.549, diez años después, en 1895, de 21.678.²¹⁵

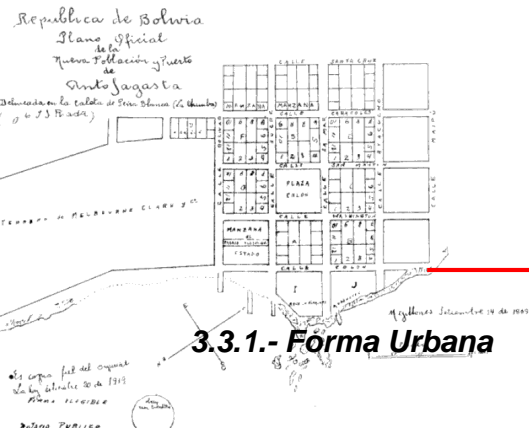
Este creciente cierre de las salitreras hizo que las familias que masivamente llegaron a la ciudad en busca de otras posibilidades de trabajo, comenzaron a exigir asilo, alimentación y/o traslado a sus hogares de origen, en su mayoría chilenos del sur del país, situación que generó un conflicto social para la ciudad. Muchos de los barrios ocupados eran lugares inseguros, y el centro comenzó a llenarse de bares y prostíbulos. José González, aborda esta situación, y expone: *“En el periodo de 1925-1930 este panorama de cesantía y de estar sujeto a la beneficencia pública proyectó lo que hemos denominado la “doble marginalidad”, por cuanto la falta de integración al espacio urbano provocó una inseguridad urbana.”*²¹⁶ El gobierno tuvo que tomar medidas para poder controlar la invasión y no afectar la estructura de la ciudad. Muchas de estas personas que finalmente se quedaron en la ciudad se dedicaron a la mendicidad, y vivían de manera miserable, hacinados en conventillos algunos y en las calles. José González, en el mismo artículo, nos relata que las autoridades reaccionan y comienzan a trabajar para hacer frente a esta situación:

*“A partir de esta situación, hacia fines de la década de 1920 se empezó a estructurar un nuevo plan espacial para la ciudad para no afectar a los barrios que por aquel entonces eran los “populares”, como eran la Población Bellavista, o los sectores del Cementerio y de la Estación Nueva del Ferrocarril, que eran los más próximos al centro urbano o mejor dicho a los dos referentes para visualizar aquello, la plaza Colón y la plaza Sotomayor mejor conocida por plaza del Mercado. Sectores populares que albergaban, además, prostíbulos y cantinas.”*²¹⁷

²¹⁵ Estos datos refrendan el crecimiento acelerado de la población de Antofagasta en sus primeros 15 a 20 años, si se considera que una tasa de crecimiento promedio alta es cuando en un año se produce un aumento de un 4%. En este caso el crecimiento aproximado promedio que tuvo Antofagasta alcanzó superó el 3% anual en un periodo de 10 años.

²¹⁶ González, José Antonio: “Del conventillo a la población obrera. La consolidación del Antofagasta popular 1930-1947”, *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Arturo Prat*, N° 11, 2001, págs. 4-41.

³²⁰ *Ibíd.*, pág. 42.



3.3.1.- Forma Urbana

Crecimiento sur poniente de la ciudad.

La masiva llegada de pampinos, trabajadores del salitre y sus familias, hizo que Antofagasta experimentará un nuevo incremento en la expansión urbana. Este aumento en una primera etapa se manifiesta en un importante crecimiento longitudinal de la ciudad en dirección Norte-Sur, especialmente en el sector sur poniente, que como hemos dicho, se configuró como un área de carácter principalmente residencial de sectores económicos altos que se trasladaron del centro de la ciudad, para dar lugar a que los sectores del lado norte y centro fueran ocupados por sectores de la población de menores ingresos, en especial, las personas desempleadas de las salitreras. Como en cualquier evolución de una ciudad, es en este momento en el que Antofagasta comienza a experimentar el hacinamiento del centro de la ciudad, y por consiguiente, su deterioro.

Este crecimiento acelerado de población que experimentó la ciudad de Antofagasta, hace que ésta sobrepase el límite urbano que se había planificado, el cual consideraba un bloqueo generado por el lugar conocido como las Canchas de Carreras y los cortes de manzana insinuados por el paso del eje que definía el límite urbano del año 1888. Se establece ahora un nuevo orden de la traza en su lado sur poniente, modificando la orientación que la traza había experimentado por la presencia de la Cancha de Carreras por fines del 1800. Este nuevo orden surge del incesante acomodo que se busca con la línea natural de la costa. Se produce un giro en el sentido del damero que se dispone nuevamente buscando el paralelismo con la costa.

Hacia el sector Norte, la ciudad seguía creciendo, sobre las manzanas trazadas en planos de la época. El límite urbano se define con irregularidad, respetando el orden ya definido en 1873, irregularidad en la traza, producido por la disposición de la calle Paraguay, en forma oblicua al trazado de damero, y por la presencia de los patios del ferrocarril al poniente.

Otro factor que mencionaremos y que influyó en este crecimiento de la ciudad hacia el sur poniente, fue la puesta en marcha del Mineral de Cobre de Chuquicamata.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Nuevamente generó una fuerte inmigración hacia Antofagasta con familias de trabajadores. La mina de Chuquicamata, fue y es tan importante como las otras mineras que para ese entonces continuaban operando en la ciudad. Esta estaba ubicada también en la pampa salitrera, contigua al poblado de Calama. Arce, también hace anotaciones sobre este mineral, y nos relata:

"inaugurada solemnemente el 18 de Mayo de 1915, y cúpole al Presidente de la República a la sazón de Don Ramón Barros Luco,... El mineral de Chuquicamata se encuentra situado a 17 kilómetros de Calama, capital del Departamento de El Loa y cerca de 3.000 metros sobre el nivel del mar. Desde Calama parte un ramal de línea férrea del F.C. de Antofagasta a Bolivia, el cual, unido a la red principal que parte de esta ciudad, le sirve a la 'Chile Exploration Company' para atender las necesidades del porteo de su producción, para los efectos de su embarque a los mercados de consumo o venta, y también para el transporte de maquinarias y todos los demás elementos necesarios en sus grandes explotaciones".²¹⁸

El continuo cierre de salitreras, hacía muy compleja la situación de la ciudad, por cuanto era insostenible albergar familias completas, sin trabajo, a la espera de una oportunidad en la ciudad, o a la espera de los barcos que los llevarían a sus lugares de origen, al sur de Chile. Ambos casos, el de familias que buscaban asentarse en Antofagasta, o las que estaban a la espera de su traslado, hizo que la ciudad comenzara a extenderse en sentido norte-sur bordeando los cerros, en toda su extensión.

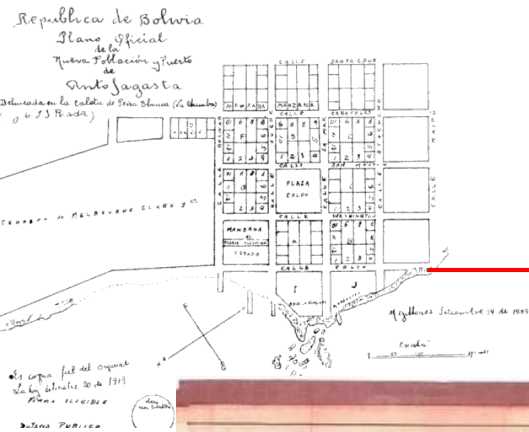
Construcción del puerto

La construcción del nuevo puerto, que se inicia por decreto Supremo N°709 del 14 de Marzo de 1913²¹⁹, se realiza haciendo grandes esfuerzos en ganarle terrenos al mar rellenando una vasta superficie, unas 30 hectáreas,²²⁰ necesaria para dejar habilitado 2 molos y una capacidad simultánea de atender aproximadamente 9 navíos para la entrada y salida de los productos minerales de la zona. Las obras se organizaron para ser construidas en etapas sucesivas que duraron alrededor de 6 años. La recepción definitiva de las obras del nuevo puerto fue el 18 de Marzo de 1929.

²¹⁸ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.423.

²¹⁹ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág.50

²²⁰ Ibídem., pág. 164



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

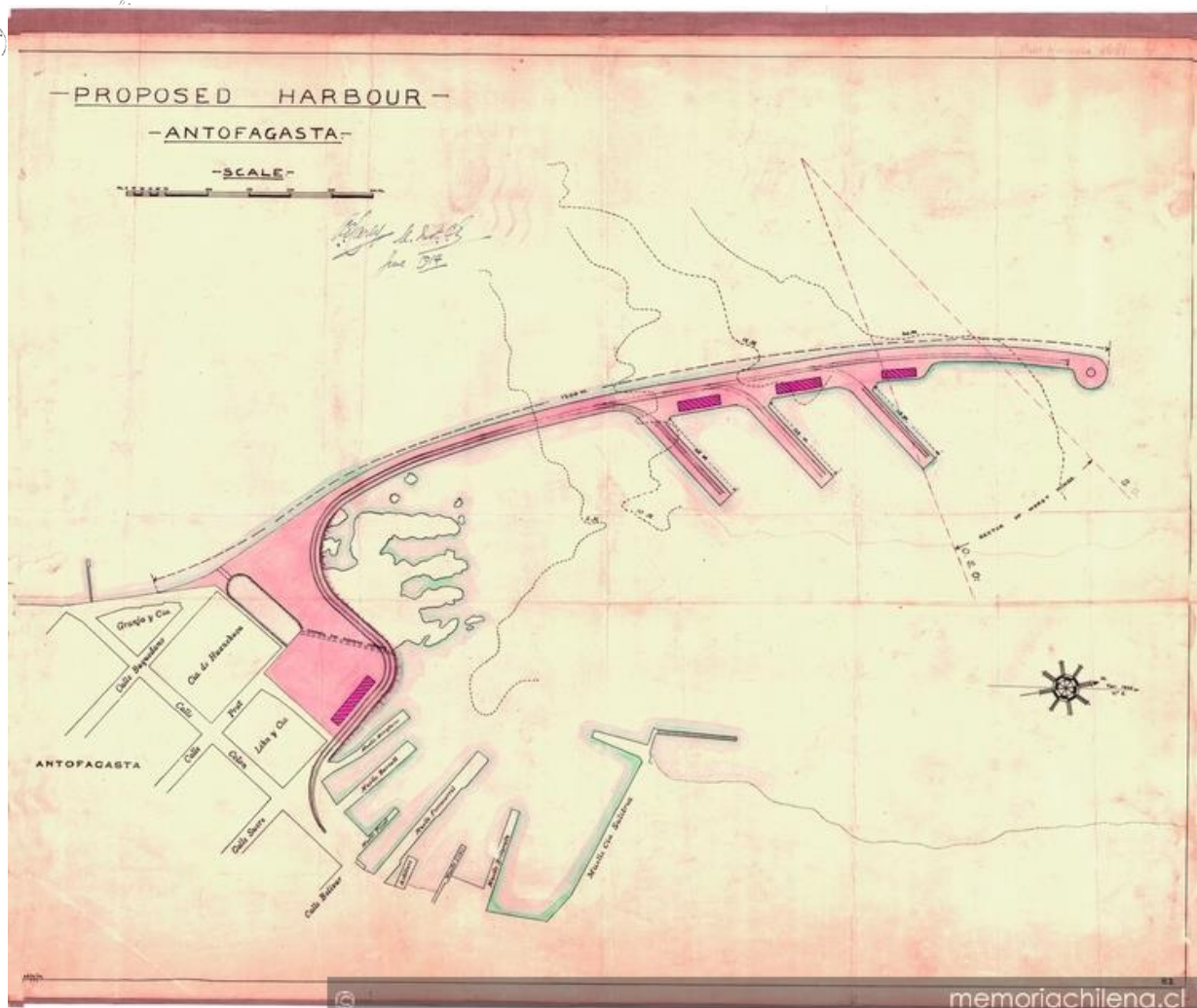


Fig.48: Plano puerto nuevo de Antofagasta, 1914

Biblioteca Nacional de Chile

Fuente: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0058385.pdf>

Primer plano propuesto del puerto nuevo en 1914. Se observa la forma y magnitud que tendrá la nueva obra. Su diseño obedece a la búsqueda de generar un abrigo que permita la protección del oleaje y el buen atraque de los barcos.

En planos anteriores, insertos en esta investigación, es posible ver que incluso aparecen delineadas sobre el mar nuevas manzanas cuando aún ni siquiera estaba pensado que allí iba a construirse un Puerto de embarque.

Del mismo modo que ocurre con la inclusión de cualquier gesto que rompe el sentido de la traza, el acomodo de esta superficie sobre el mar y el encuentro con el trazado delineado de las manzanas forma una tipología de manzana distinta al polígono regular de cuatro lados. Nuevamente surgen manzanas “retazos” que por sus



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

dimensiones, menores a 1 hectárea²²¹, daban lugar, en este caso por la cercanía con el nuevo puerto, una ocupación con establecimientos industriales de gran tamaño, 3000 m² a 4000 m², asociados en su mayoría a la actividad portuaria y de almacenamiento de productos industriales²²².

Similar a lo ocurrido con las manzanas irregulares de otros sectores de la ciudad, en la década de los años 50 a 60 del siglo XX, una vez llegado a la ciudad las influencias de un nuevo movimiento, el moderno, estos retazos de manzanas fueron de interés para los inversionistas construyendo los primeros conjuntos residenciales en altura.

Un nuevo Giro de la traza

Hacia el sur del litoral, se produce un nuevo cambio en el sentido de la traza. Se utiliza como base la ya delineada Avenida Brasil, que se impone en el plano buscando ajustarse al borde. El giro se produce buscando el paralelismo con el parque. La geografía juega un rol determinante en su configuración por el sentido que adquiere la relación con el borde costa. En el libro *Elementos de Ordenación Urbana*, Noguera, dice: “Los componentes del territorio se reconocen en los tejidos urbanos”²²³, lo que nos permite fundamentar lo que afirmamos respecto de la participación que tuvo la línea de borde de la costa en la toma de decisiones de como dibujar la traza de la ciudad que estaba expandiéndose al norte, sur y oriente.

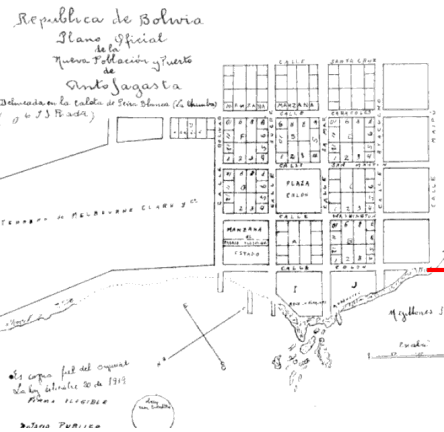
Es en este periodo en el que comienza una mayor densificación de las manzanas que hasta ese entonces, la mayoría de ellas, estaban sólo dibujadas sobre en el papel. La densificación comienza a fines de 1920. Pongamos atención en el comentario del periodista antofagastino Murillo, quién hace una nota el año 1946, refiriéndose a esta época:

“Antofagasta tenía el delineamiento actual de la ciudad, pero, las plazas, la avenida Brasil, la avenida Argentina, eran tales solamente de nombre y no había en la parte central ninguno de los edificios que ahora dan a las calles moderna

²²¹ Las manzanas típicas del trazado original consideraban dimensiones de 100 ms x 100 ms, totalizando una hectárea.

²²² Durante este periodo fue muy frecuente utilizar estos predios para almacenaje de las piedras que se ocupaban para la construcción del puerto.

²²³ Noguera, Juli Esteban i. *Elementos de Ordenación Urbana*. Barcelona, editorial COAC Pca. Nova, 1987.



Tesis Antofagasta, ciudad y arquitectura. Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

apariciencia. Era un caserío todo de tablas, caña y barro asentado en un arenal y en el bullía una muchedumbre”

Murillo Le Fort. *El Mercurio de Antofagasta*²²⁴

Hacia el norte, continua un crecimiento regular de la manzana, con un trazado que giró también por acomodo a la costa. El límite urbano llega a unos 1000 mts de la plaza Colón hacia el cerro (oriente), y en su encuentro con la regularidad de las manzanas se produce lo contrario, una irregularidad en la trama, debido a la disposición de la calle Paraguay, en forma oblicua al trazado de damero, como también los patios del ferrocarril al poniente. En la imagen que sigue, que es de 1914, se aprecia sobre el área destinada al ferrocarril, grandes lotes que fueron resultado de la presencia del patio de ferrocarril y el límite que para ese año ya se había extendido.

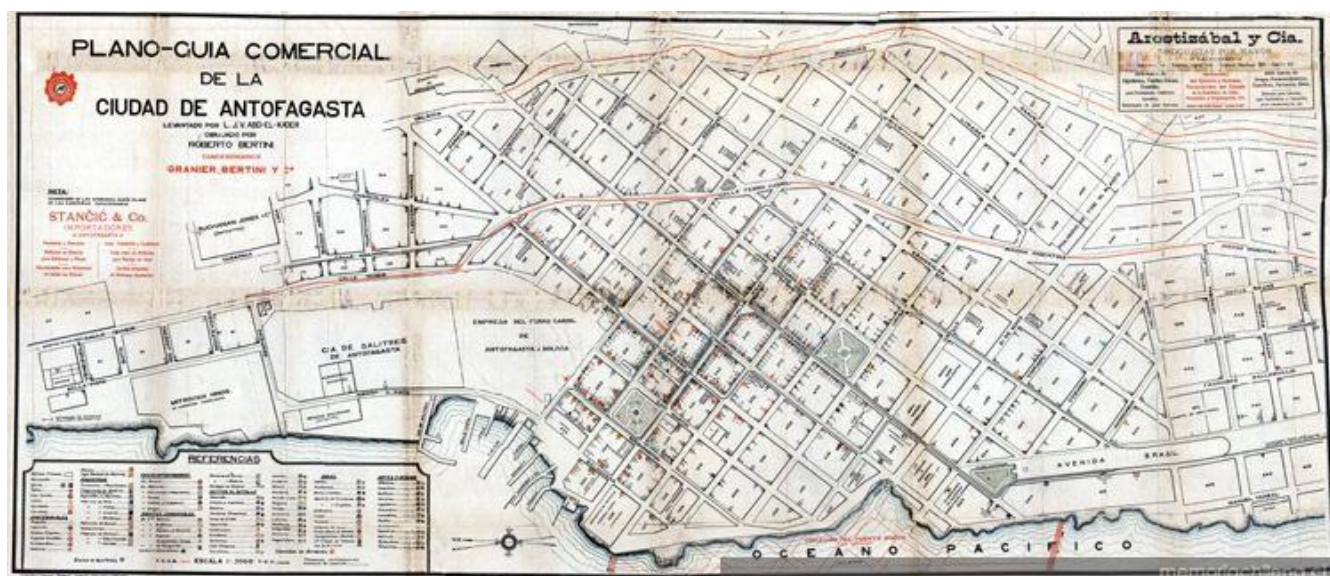


Fig.49: Plano comercial de 1914.

Biblioteca Nacional de Chile

Fuente: Disponible en <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-77218.html>

La imagen grafica el crecimiento de la ciudad a través del sentido que toman las manzanas delineadas a fines del siglo pasado. Se aprecia el avance de la ciudad en ambos sentidos acomodándose a la forma del borde.

Más tarde, pasado el año 1920, en el sector sur, se observa la aparición de nuevas formas de manzana. La trama nuevamente se reorienta en función de la línea de costa. El terreno del estadio Municipal se alinea por el poniente de la Avenida

²²⁴ *El Mercurio de Antofagasta*, edición del 16 de diciembre de 1946.



Angamos²²⁵ y es determinante para la orientación que tomarán las instalaciones de faenas que se ubiquen en sus bordes sur, poniente y norte.²²⁶

Con las nuevas obras del Puerto ya ejecutadas se decide lotear todos los retazos de terreno que ocuparon las instalaciones de faenas, siendo ocupados a pesar de la cercanía con el puerto por viviendas.

El puerto antiguo pasa a ser ahora una caleta de pescadores manteniéndose como tal hasta el día de hoy.

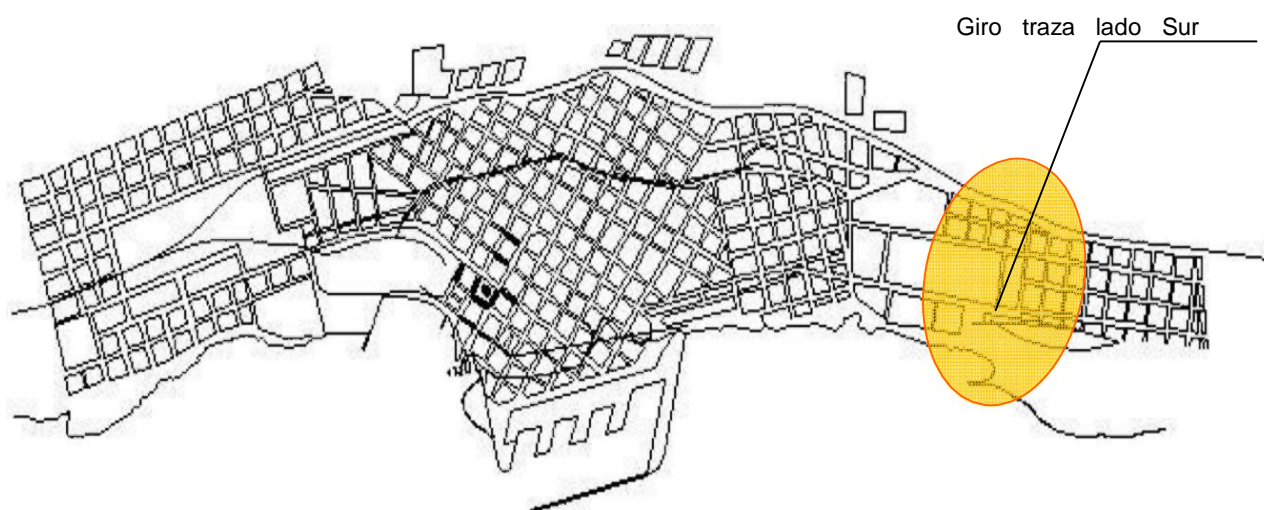


Fig.50: Dibujo de plano de la Ciudad de Antofagasta, 1922.
Fuente: Elaboración propia.

La densificación de las laderas del cerro

A fines de 1930, la sobrepoblación de la ciudad no genera otra situación que la de densificación del sector alto de la ciudad, formándose nuevos barrios improvisados, sin planificación previa que por lo tanto estaban dispuestos de manera desordenada y sin contar con la infraestructura ni equipamiento que concurren cuando se realiza una planificación urbana del sector.

²²⁵ Calle de sentido oriente-poniente que se emplaza al extremo sur de la ciudad de 1920. No corresponde a la Calle denominada Angamos en el período que aborda esta tesis.

²²⁶ Vicencio Sandoval, Daniza: *Ciudad y naturaleza...* op.cit. 63.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Relleno y Parcelación

En términos generales, podemos decir que la ciudad se extiende para dar cabida a las crecientes necesidades de la población y que su ordenamiento se rige con un profundo respeto con el territorio, con las formas naturales que él plantea.

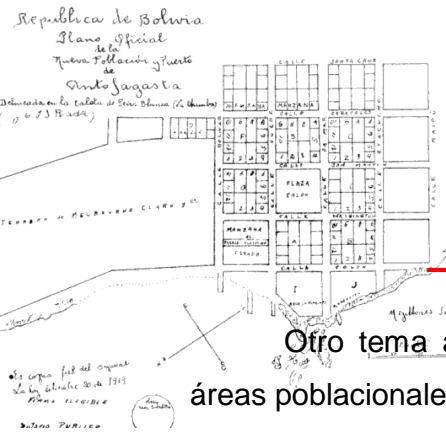
En esta forma de planificar, las manzanas que se esbozan en el plano, se acomodan a la geografía. Buscan tener la dimensión base del damero fundacional, pero que se adaptan a las necesidades topográficas que comienza a sentirse hacia el oriente, cruzadas con el uso que se requiere según la actividad del sector. Hacia el lado sur, grandes paños para establecimientos públicos de esparcimiento, deportes y recreación, para el norte alguno lotes solicitados para actividades de tipo industrial no ofensivo, y para el oriente, el pie de monte, pequeños lotes que resultan de este acomodo al cerro, y que se completan con un uso habitacional.

La subdivisión de los lotes obedece al mismo razonamiento anterior, de acuerdo a las necesidades, mezclando tamaños para dar uso a diversas actividades.

Lo interesante de destacar es que es en este periodo que se reafirma la sesgada estratificación de la ciudad, no por la superposición de diversas actividades propia de una urbe, sino por una componente netamente socioeconómica que habla de una burguesía local que se había instalado en la construcción de esta ciudad.²²⁷ Comienza a notarse una sectorización de la ciudad. Se reconoce un centro institucional inmediato a la plaza principal, un segundo centro conectado con la plaza principal que ha desplazado la vivienda y ha dado paso a usos comerciales, un nor-poniente industrial, un norte y nor-oriente residencial para la población obrera, y hacia el sur, más cercanos al mar, barrios residenciales de lotes de mayor tamaño para la población de clase media y alta a la medida de Antofagasta.

²²⁷ Mulchi; Hans; *El cine re-develador de ...*, op.cit., pág. 38.

Recordemos que las oportunidades de negocio que brindaba la ciudad en sus albores, motivó para que un creciente número de extranjeros se establecieran en la ciudad, dentro de los cuales los más significativos en cantidad fueron los ingleses, seguidos por los yugoeslavos, y no se relacionaban mucho con chilenos.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Otro tema aparte en este ítem es el del loteo, relleno y parcelación de las áreas poblacionales que se tomaron toda la ladera del cerro a lo largo de la ciudad. En estos sectores no existía un orden base, puesto que en su mayoría eran tomas, lo que genera una imagen caótica de la ciudad.

3.3.2.- Procesos Económicos y de uso de suelo.

Esta época constituyó uno de los períodos más complejos que se vio enfrentada la ciudad, o más bien la administración de Antofagasta, desde el punto de vista económico. La repercusión económica que se hizo sentir en la ciudad y la afectó urbanísticamente ocurre principalmente entre 1920 a 1930.

Como ya lo hemos tratado con anterioridad, el fuerte desempleo resultado de la quiebra de las oficinas salitreras, hizo de Antofagasta una ciudad albergue para la gran mayoría de salitreros que vinieron a esperar en la ciudad su turno para embarcarse rumbo a sus ciudades natales. Esto provocó al principio un hacinamiento en diversos sectores de la ciudad, entre ellos el centro, para de a poco y en un lapso de tiempo no tan prolongado, comenzó la ocupación de terrenos, las tomas por aquellas familias que con el pasar del tiempo no vieron otra opción que seguir viviendo en estas tierras, dado que a pesar de la crisis, Antofagasta les presentaba un panorama de mayor proyección que el de sus ciudades de origen. Al respecto, González expone:

“El significado de lo que fueron las nuevas poblaciones hay situarlo en las condiciones de vida existentes. Así, en materias de habitaciones obreras la realidad de la ciudad era desoladora hacia fines de 1928: de un total de 6.562 piezas existentes, 4.779 eran insalubres, 1215 eran inhabitables, 568 eran salubres, constituyendo el material de construcción preferencial la madera, 6544, 10 de calamina y 8 de concreto (3). Si esto era en cuanto a las piezas, el cuadro de los llamados cités no mejoraba el panorama de los moradores pues se contabilizaban 168 conventillos que tenían 1558 piezas, donde 376 piezas eran inhabitables y 1031 insalubres y sólo 151 salubres, cobijando a 4537 personas donde 1579 eran menores de 10 años.(4)²²⁸

La ciudad comenzó rápida y desmedidamente a crecer en todos los sentidos posibles, especialmente hacia el norte y oriente, todos ellos en las laderas del cerro. Todo

²²⁸ González, José Antonio: “Del conventillo a la población obrera...”, op. cit. págs. 4-41.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

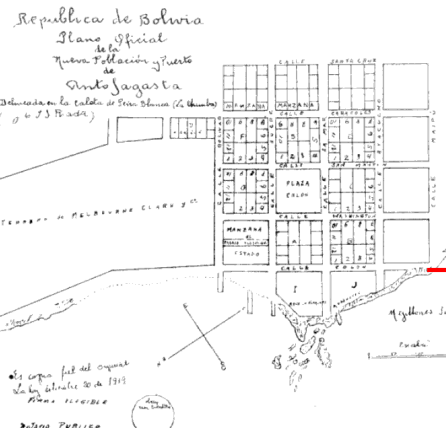
era improvisado, los sitios ocupados por los pampinos para establecer sus viviendas de material ligero, que adolecían de una planificación previa de sus emplazamientos, y eran de una precariedad absoluta. Estas nuevas poblaciones no contaban con ningún tipo de urbanización. Hoy en día, estas poblaciones aún se mantienen, y no han perdido su carácter residencial. Hoy son barrios saneados y de densificación media.

Este desorden, generó el surgimiento de grupos de vecinos organizados que vivían en precarias condiciones, allegados en su mayoría, a exigir del gobierno el loteo de predios fiscales para disponer legalmente de sitios para edificar sus viviendas. Fue en ese momento, cuando el Gobierno comenzó a fijarle un valor al suelo muy ajustado a las necesidades del perfil de quienes lo solicitaban. Accedían con muchas subvenciones y beneficios que les permitiera pagar de acuerdo a sus salarios. González, también se refiere a esto: *“Los costos para las familias de obreros de sus habitaciones no sólo eran variables sino que los conventillos hacían bajar el valor de las piezas a un promedio de \$ 7,61 pesos, mientras que las piezas fuera de los conventillos ascendía a \$ 26,70 pesos.”*²²⁹

A pesar del continuo intento del gobierno de legalizar la situación, igual quedaron poblaciones surgidas de tomas, que finalmente nunca pudieron sacar del lugar. El bien raíz se traspasó de generación en generación, manteniéndose siempre en manos del ocupante irregular y sus familias, hasta que finalmente, el gobierno decidió cederles los terrenos, quedando de esa manera legalizado como un bien de la familia. González dice:

“Para su explotación, cedió una serie de lotes de terrenos para “que en ellos se pudiera establecer y construir viviendas a numerosas personas”. El día 8 de marzo de 1929 la Dirección de Servicios Municipales hizo el denuncia por estarse levantando una población sin el permiso correspondiente y por ser los terrenos de la Municipalidad y figurar en el plano catastral, los cuales, el señor Gutiérrez con el pretexto de pertenencias mineras había querido apoderarse. El 9 de marzo, el Alcalde por decreto N° 70 ordenó la clausura y demolición de todos los edificios construidos. El 2 de junio de 1929 la Dirección de Obras Municipales tapó la huella carretera en atención que servía de comunicación con la ciudad y al darse “cuenta de la formación de esta población clandestina y en cumplimiento a disposiciones ministeriales y leyes vigentes, tuvo forzosamente que intervenir en

²²⁹ Ibídem, pág. 23.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

esto y entrar a reglamentar este poblado, procurando en lo posible darle una distribución que estuviera más de acuerdo con principios observando, comodidad, salubridad e higiene y al mismo tiempo se procuró legalizar la posesión a los pobladores de sus lotes". De esta manera, esta población ilegal, denominada por el ex Intendente Julio Navarrete, en 15 marzo de 1929, como Población Miramar, quedaba regularizada mediante la acción edilicia, primeramente con el arrendamiento a un precio insignificante de los terrenos donde se habían levantado viviendas"²³⁰

En el resto de la ciudad, su centro y los sectores establecidos en su crecimiento previo a la crisis, el valor del suelo conservó la misma dinámica, con la consecuente lentitud que generó la crisis del salitre y la crisis mundial post-guerra.

3.3.3.- Hitos urbanos y arquitectónicos relevantes

Los espacios públicos

En este período no se conforman nuevos espacios públicos de escala urbana. Se mantienen los mismos ya surgidos en otras épocas, las plazas Colón y el Ferrocarril, Las Canchas de Carreras, ahora Parque Brasil. Éstas mantienen su valor y aumentan en mejoras como pavimentación y ornamentación, por lo menos en el primer decenio, cuando la crisis estaba comenzando a hacerse sentir.

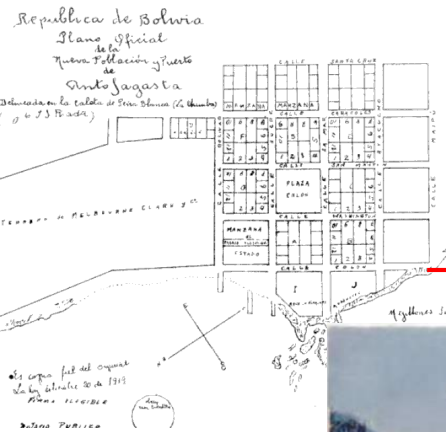


Fig.51: Avenida Brasil, 1930-1935.

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/ljubs/2183874387>

Se observa el giro de la trama que se produce buscando el paralelismo con el borde.

²³⁰González, José Antonio: "Del conventillo a la población obrera...", op. cit. págs. 30



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

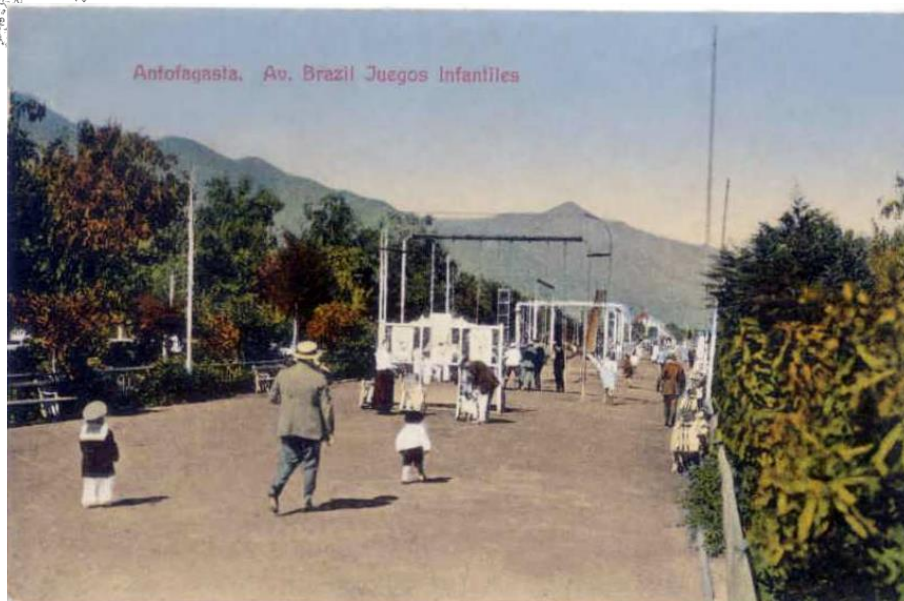


Fig.52: Avenida Brasil, 1923

Fuente: Disponible en <http://www.flickrriver.com/photos/76983769@N00/441225387/>

Los Barrios de Obreros

Los desempleados formaron parte del paisaje urbano. Muchos rincones de ella, plazoletas, como la Plazoleta Torreblanca sirvieron de Cobijo para los que querían volverse hacia el sur. Muchos otros lugares, la pampa que rodeaba la ciudad, cuya imagen era de perfecta limpieza visual, sirvieron en los primeros años de este período de albergue a las familias desempleadas.

Con el pasar de los años y ya habiéndose declarado la crisis y el término de la extracción del salitre con el sistema tradicional y dejando sólo aquellas que funcionaban por el nuevo sistema Shanks²³¹, la ciudad fue cambiando bruscamente su fisonomía, al verse repleta de caseríos, de material ligero, madera y calamina, como era el habitual lenguaje de las salitreras más precarias. No había orden urbano, y tenían todos los problemas sanitarios que acarrea el habitar en lugares no urbanizados. Una entrevista realizada por González, da cuenta de esta situación: *“Doña Marta Cruz recuerda los esfuerzos de las personas que deseaban mejorar la población y hacer*

²³¹ Sistema para explotar el mineral, traído por el ingeniero químico inglés James Humberstone. Básicamente cambia el sistema de extracción del salitre incorporando nuevas tecnologías que apuntan a la disminución de los costos de explotación e incrementando con ello, mayor rendimiento de la materia prima. Humberstone adaptó a la industria del nitrato el sistema de elaboración denominado “shanks” que se empleaba en Inglaterra para la elaboración de soda. Se trata con este nuevo sistema ocupar al máximo el caliche a través de un sistema de bateas de doble fondo de manera de que con el efecto del calor se depositen en su fondo, el material que antes era desechado como ripio



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*“casitas como debían, no así de pedazos de calamina, de cartón, de sacos a veces”
(Entrevista a Sra Marta Cruz, julio de 1999).”²³²*

La prensa local con el afán de emprender una campaña para mejorar la calidad de vida de estos nuevos habitantes de la ciudad se lanzaba con una fuerte crítica describiendo lo paupérrimo de sus condiciones de sus habitaciones que, finalmente, conformaban la imagen de sus barrios. *El Mercurio* publicaba:

“...cuartuchos levantados, los más de las veces con tablas viejas de cajones, sobre las cuales se han clavado arpilleras y restos de sacos, inverosímiles por su estado de desaseo.

Revestido con un mal papel, que apenas cubre las inmundicias de las telas. Y todo esto sin considerar que las casas están separadas, unas de otras, por la simple tabla así cubierta, creando una intolerable comunidad, tan dañina en sentido moral cuánto es la sordidez de los cuartos a la salud física y en estos antros, que muchas veces no tienen más de 5 metros de ancho, se está condenando a vivir nuestros obreros y empleados, y toda persona de escasos recursos”²³³

Ruinas de Huanchaca

Sólo en este periodo las ruinas empezaron a ser un lugar visitado por su connotación histórica asociada a su gran presencia volumétrica perceptible de cualquier punto de la ciudad de ese entonces, de baja altura. Esto debido a que el imponente establecimiento industrial pasa a ser una construcción que aunque está en abandono, es notoriamente visible desde cualquier punto de la ciudad, por su tamaño y volumetría.

Salvador Reyes, en su libro *Andanzas por el desierto de Atacama*, describe las ruinas como un lugar obligado de ser visitado por los turistas: *“hay que llevarlo ante el rascacielo, a la ruina histórica....lo infringirá la vista de las ruinas de Huanchaca. Esos murallones enclavados en las faldas del cerro, valen bien la visión de un castillo.”²³⁴*

²³² González, José Antonio: “Del conventillo a la población obrera...”, op. Cit. págs. 4-41

²³³ *El Mercurio de Antofagasta*, edición septiembre 5 de 1923, pág. 4.

²³⁴ Reyes, Salvador: *Andanzas por el Desierto de Atacama*. Santiago de Chile, editorial Zig Zag, 1969.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Es relevante mencionar que este establecimiento industrial se emplazó en pleno pie de monte, el cual fue bruscamente transformado conformando terrazas para disponer las correas transportadoras de los metales que en esa época se fundían en el lugar. Los muros soportantes principales de la estructura están en la parte más alta lo que provoca un impacto visual desde cualquier punto de la ciudad.

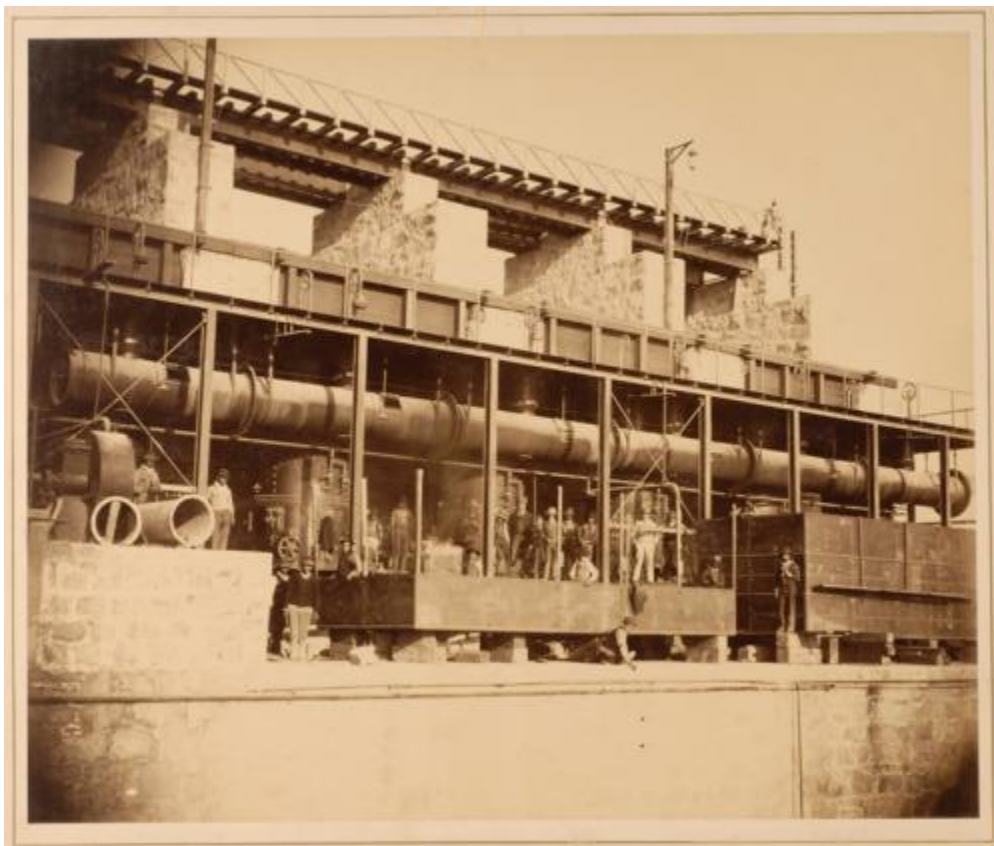
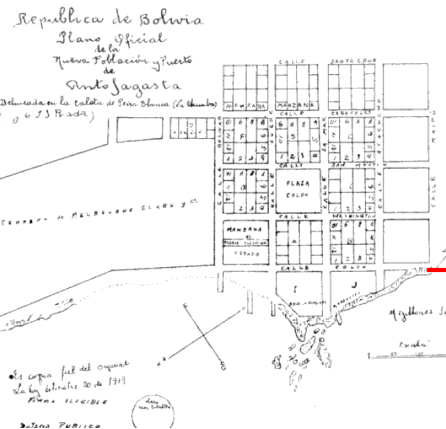


Fig.53: Establecimiento industrial Playa Blanca de la Compañía Huanchaca, 1893.
Fuente: Disponible en <http://ruinasdehuanchaca.tumblr.com/post/967534328/desarrollo-asociado-al->

Arquitectura

Salvador Reyes describe su llegada al puerto por la costa, recordando la vertiginosa bajada desde el barco hasta el muelle. En su acercamiento al puerto describe la ciudad como sigue:

“Vi amplias fachadas de arquitectura moderna, distinguí las calles (...) y el verde de los jardines ahogados en el gran panorama gris y rojizo (...) No ignoro que para amar y comprender esta ciudad hay que vencer la hostilidad de la roca, del arenal, de la calamina, de la madera reseca



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Desde una esquina de Antofagasta, uno puede ver el fin de la ciudad. Las últimas casas apegadas a los faldeos del cerro²³⁵

Esta es la imagen del Antofagasta de la época, una ciudad bullente de energía con una arquitectura que rememora el pasado, que busca igualarse a los estilos imperantes en las sociedades europeas, los paisajes urbanos de dibujo francés, contrapuesta a la ciudad en crisis que se visualiza en la imagen de una ladera de cerro autoconstruida con madera, calamina, sacos, todo de material ligero en precarias condiciones sanitarias y de urbanización, sin planificación. Calles delineadas por el uso, por lo tanto de configuración orgánica, según las facilidades que otorga la geografía, sin parques, ni plazas, sólo las viviendas.

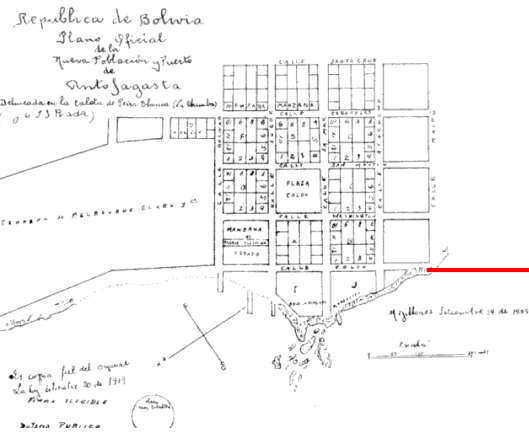


Fig.54: Edificación moderna en Avenida Brasil, 1920.

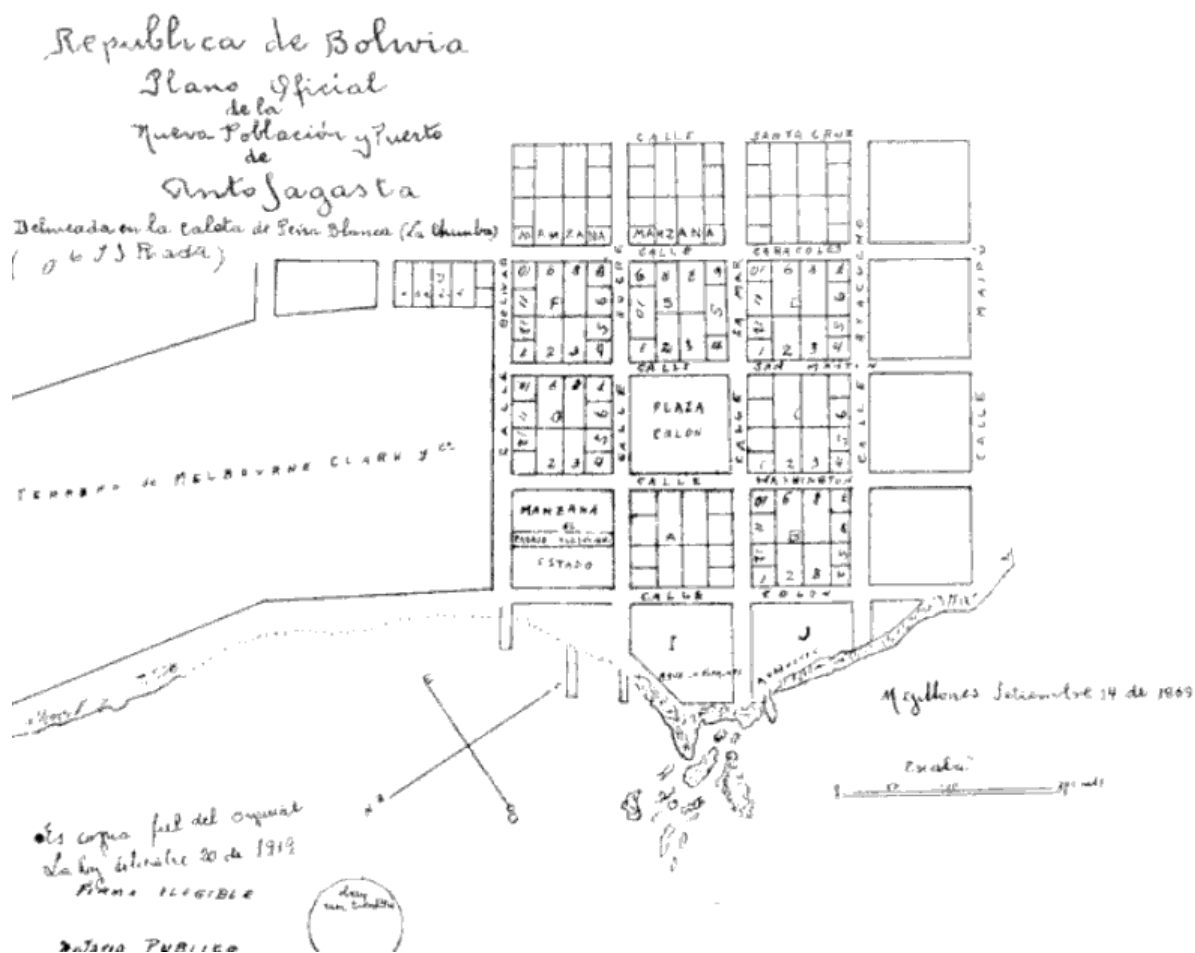
Fuente:http://www.plusesmas.com/genealogia/fotos_antiguas/sudamerica/chile/antofagasta/imagen/111_2618.html

Edificio de la familia Garafulic.

²³⁵ Ibídem., pág. 6.

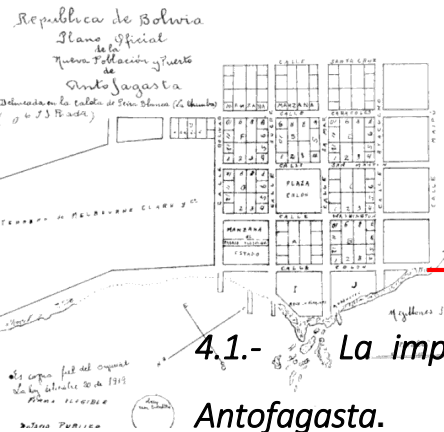


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO 4

INCIDENCIA DEL TERRITORIO EN LA CONFIGURACIÓN DE ANTOFAGASTA



4.1.- La importancia del territorio en la conformación de la ciudad de Antofagasta.

En este apartado, el territorio será entendido como aquél componente que nos ofrece características y cualidades peculiares y específicas aportando una imagen física y cualitativa a un determinado Lugar. Antofagasta una ciudad inmersa en un vasto desierto, el de Atacama en el norte chileno, donde ella es un punto de enclave más en el desarrollo territorial de la zona.

Comprenderemos la ciudad como ente construido que establece una relación mayor con el macro territorio, y una más íntima con el territorio inmediato dentro del cual ella se enclava. Diremos también, que es prácticamente imposible separar la génesis de una ciudad sin comprender, sin conocer su soporte físico natural que albergó sus primeras manifestaciones y las cualidades que poseía. Esto último nos obliga a considerar el territorio como Paisaje.

Jordi Esteban i Noguera, expone que existen tres niveles de relación ciudad –territorio²³⁶ que nos aportan a entender las razones por las cuales se define y localiza un determinado asentamiento. Nosotros nos quedaremos con dos de los tres²³⁷. Primero nos referiremos a la relación dentro del ámbito de la geografía física o geomorfología, en tanto que la ciudad se apoya en elementos geográficos del territorio²³⁸. Lo segundo es considerar la relación que resulta de ver el territorio como un conjunto de ciudades²³⁹, y que por lo tanto se comunica, intercambia e interrelaciona con otras ciudades. Y a lo anterior sumaremos el aporte del territorio como paisaje a la definición del asentamiento.

4.1.1. El territorio como geografía

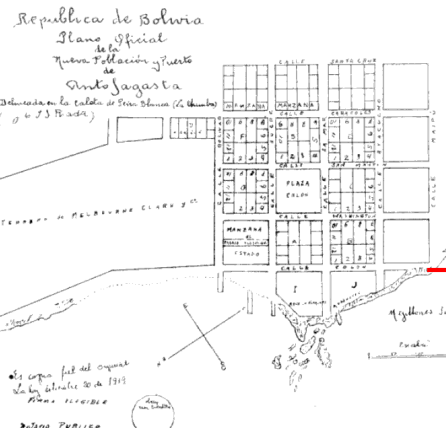
En este apartado veremos el territorio como soporte físico. Antofagasta es una ciudad enclavada en el Norte Chileno, en el Desierto de Atacama.

²³⁶ Noguera, Jordi Esteban i: *Elementos de Ordenación...* op. cit., .pág 100.

²³⁷ Noguera considera que los tres niveles de relación ciudad territorio son los siguientes: el primero, una relación dentro del ámbito de la geografía física, en tanto la ciudad se apoya en los elementos geográficos del territorio. El segundo, una relación que resulta de considerar el territorio como un conjunto de ciudades, donde la ciudad se relaciona con el territorio mediante las comunicaciones y el intercambio con otras ciudades; y lo tercero, una relación administrativa por cuánto tiene asociada la administración de una parte del territorio que es el término municipal.

²³⁸ Noguera, Jordi Esteban i: *Elementos de Ordenación...* op.cit. pág.20

²³⁹ Ibidem, pág. 20



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

"El Desierto de Atacama es el desierto más árido de todo el planeta, este desierto ocupa 5.000 km². La región más árida se extiende en el norte de Chile, entre los ríos Loa y Copiapó, entre la Región de Antofagasta y el norte de la Región de Atacama. El desierto de Atacama está enmarcado por la cordillera de los Andes y la costa"²⁴⁰



Fig.55: Imagen satelital de Antofagasta, 2015

Fuente: Google Earth

La imagen muestra mar y desierto.

Es a través de esta cadena montañosa denominada Cordillera de la Costa, considerada una Cordillera de presencia nacional, porque no compromete a otros países del continente, sino que se extiende totalmente a lo largo de Chile bordeando el Pacífico, desde el sur de Arica hasta la península de Taitao, en donde se trazan los primeros senderos que vinculan pampa y mar.

Hay dos quebradas que cobran mayor importancia por la pendiente natural que poseen y por su extensión. Estas quebradas son, y ya nombradas en otros capítulos, la Quebrada de Mateos, hoy la Negra; y la Quebrada del Salar del Carmen que conserva su nombre. Ambas son rutas importantes en la actualidad que conectan Antofagasta con el Sur de Chile y con el interior del norte, la pampa, lugar de

²⁴⁰ González, José et al: *Geografía Universal*, Santiago de Chile, Editorial Zig Zag, 1995.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

emplazamiento de todas las explotaciones mineras: plata, salitre, cobre y productos no metálicos. Una tercera, es la Quebrada de Carrizo vinculada a Morro Moreno por el norte, es la que permitía la conexión para el abastecimiento de agua desde vertientes naturales que se hallaban en Morro Moreno.

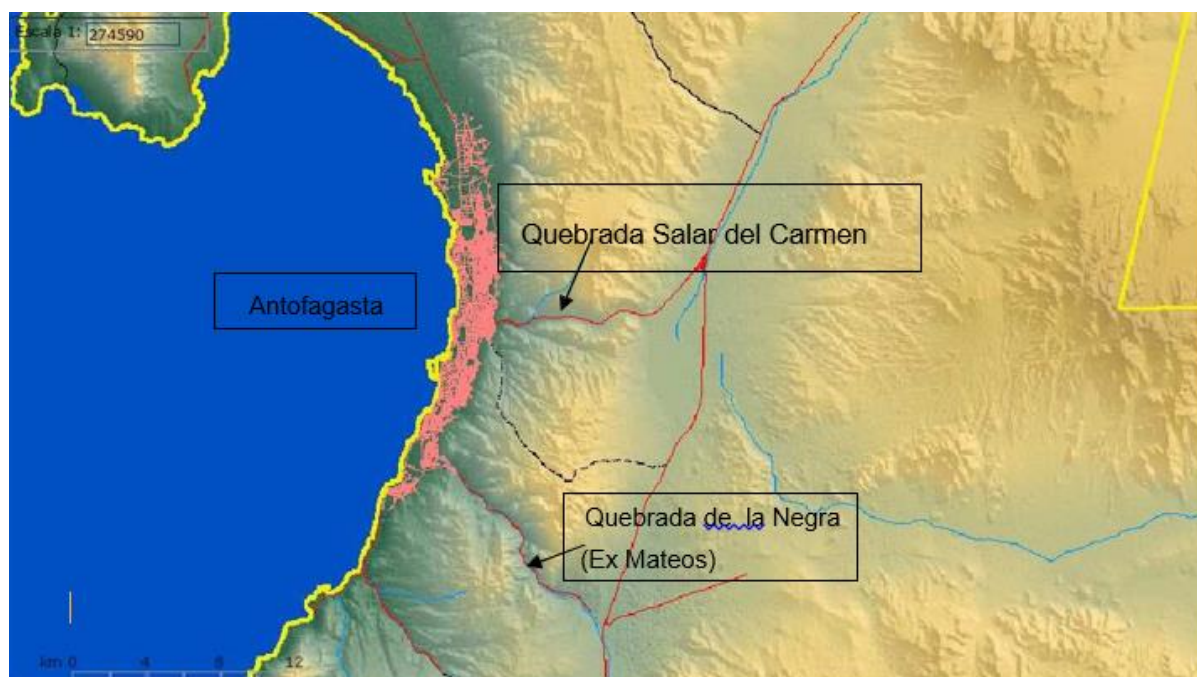
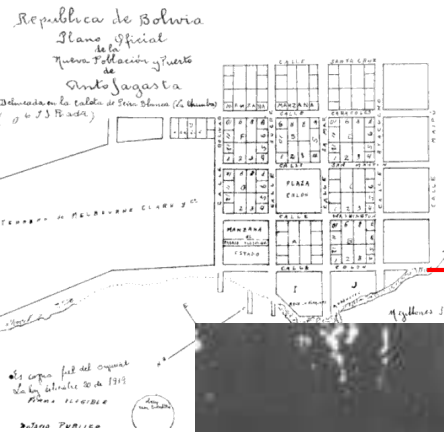


Fig.56: Mapa de Antofagasta, 2012

Fuente: Información Georeferenciada. Geo Minvu. Observatorio Urbano DDU MINVU.
<http://mapas.observatoriourbano.cl/localización/map.phtml>

La imagen muestra las dos vías más importantes que comunican el puerto con el interior.

Este fue un primer tema que incidió en el establecimiento del poblado: la presencia de estas quebradas que otorgaban continuidad de recorrido y no terminaban encajonadas por los cordones montañosos propios de la Cordillera. El sitio era el lugar que mayores ventajas poseía para trasladar los productos extraídos del desierto. El territorio como conector se refiere a elementos presentes en el soporte territorial que prolongan la extensión del mismo.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.57: Carretas, 1890 aproximadamente.

Fuente: www.milenoscopio.blogspot.com

Convoy de carretas cargando salitre, que se dirige desde la oficina salitrera Santa Lucía hacia Puerto Oliva, en las cercanías de Taltal (cantón de Aguas Blancas), en Chile. Probablemente para llegar hasta Puerto Coloso, haciendo uso de las quebradas naturales que brinda el desierto.

Acercándonos al lugar exacto donde asentó la ciudad, diremos que la zona donde se emplaza ya oficialmente Antofagasta, posee dos elementos preñados de la geomorfología: el mar con la sinuosidad de su costa; y la Cordillera de la Costa. Preñado, porque a pesar de que esta situación se presenta en gran parte de la región, la corta distancia entre ambos componentes, brinda una plataforma constreñida entre estos dos elementos, el mar y esta cadena, un telón de fondo del asentamiento, siendo esto una segunda manera de entender esta mirada territorial de la ciudad. Se genera una condición de interior: *“Antofagasta se encuentra sobre suelos rocosos, duros y resistentes, la ciudad posee una geomorfología irregular por la*



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

*presencia de colinas escarpadas que son parte de Cordillera de la Costa en su borde del este, y por el Océano Pacífico al oeste*²⁴¹

La sinuosidad de la costa, produce un recogimiento que permite de alguna forma amainar los vientos del sur y del norte, el primero predominante en el día y el segundo por la noche. Esta condición ambiental, ayuda a entender las razones que se tuvo para decidir por este emplazamiento, dado que promovía el ser el lugar más adecuado para embarcar los minerales, y el propicio para almacenar los depósitos de guano que eran sacados de las costas, ensacados y llevados al sur por los changos para abono.

Como hemos mencionado en reiteradas ocasiones en este documento las primeras instalaciones se ubicaron muy cercanas a la línea de costa, donde la plaza principal estaba ubicada en plena planicie distante a no más de 300 metros de la línea de alta marea, distando la primera manzana unos 100 mts de la costa. La elección fue práctica, racional, en un terreno sin complicaciones topográficas y cerca de la costa, provisto de cualidades productivas, recreacionales y con el mar como vía de comunicación con otras localidades. Ya con esto, lo que hemos podido concluir más allá de nuestra visión actual producto de las propias vivencias que se tiene del lugar, es que de la costa hasta unos 1000 mts avanzando al oriente, acercándonos al cerro, la ciudad es prácticamente plana, con una pendiente moderada perfectamente manejable por los urbanistas de la época para el trazado de las vías de carretas, carros de sangre y ferrocarril. La presencia de pequeñas salientes orográficas eran aprovechadas para dar una respuesta urbana o arquitectónica particular o simplemente eran adaptadas para los requerimientos que se proponían.

Es importante señalar que las líneas que conforman los límites son un elemento imprescindible en la definición del territorio. Las líneas quedan definidas por el manto topográfico. La ciudad se amolda a este manto topográfico natural que la contiene. Recordemos que Antofagasta en la medida que se va extendiendo, va girando su traza buscando el acomodo con accidentes geográficos naturales y la línea que define la costa.

²⁴¹ Arcos, Dagoberto: *Minería del Cobre, Ecología y Ambiente Costero*. Concepción, Minera Escondida, 1998, 345..



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La superficie de apoyo definida por éstas líneas y conectores engarzado a un fin productivo definieron la localización del poblado: cercanía a la costa, en un terreno sin complicaciones topográficas, la planicie, y en una orientación tal que obedece, al incesante acomodo a la forma de la costa. Esto lo expone el historiador Bermúdez, quién indica esta prevalencia de las quebradas como determinantes en el emplazamiento y orientación del damero:

“Si desde La Chimba o Peña Blanca se quiere penetrar al interior del desierto, para lo que debemos atravesar la cordillera de la Costa, se utilizará la quebrada de San Mateo. Siguiendo por esta quebrada, a 11 Km. de la costa medidos en líneas rectas, yace el Salar del Carmen, depósito de salitre, primer establecimiento elaborador de esta sustancia.”²⁴²

Si bien no es novedad el decir entonces, que el territorio define el primer gesto de apropiación de un asentamiento, para Antofagasta el territorio geográfico fue decisivo en definir su localización, y, posteriormente su configuración. Vale decir, por la conformación territorial del lugar se escoge la ubicación del poblado y la disposición de la traza. No está demás repetir lo que ya hemos señalado en otros capítulos de la presente investigación, el que fueron las características geográficas y con una mirada macro territorial, las que privilegiaron la ubicación del asentamiento, por sobre otros ya establecidos²⁴³; y, éstas mismas a una escala menor, configuraron las líneas que trazaban la ciudad en crecimiento, en especial aquellas que tenían estrecha relación con su condición de puerto, razón de su existencia. Nos referimos a las líneas del ferrocarril, que tuvieron directa incidencia en la traza y la conformación de vacíos que llegaron a estructurarse como espacios públicos con significación histórica, y de uso que detalladamente se han desarrollado en este capítulo.

Antofagasta escogida como Puerto de salida de los productos minerales.

El lugar en la bahía de San Jorge, es un referente o hito geográfico importante en el despoblado de Atacama, tanto para los antiguos habitantes del litoral como los viajeros y cateadores de la ruta del Pacífico, ya que se ubicaba cerca de quebradas

²⁴² Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...* op.cit. pág 99.

²⁴³ Cobija es un ejemplo de ello, puerto que finalmente desapareció por la exposición que su costa presentaba a ataques de la naturaleza.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

como la de Carrizo, y recursos hídricos como la aguada de Morro Moreno (actual Cerro Moreno) y la aguada de La Negra.

La nueva tarea de extraer recursos y transportarlos no sólo significó la incorporación de tecnología y el desplazamiento de grandes masas de trabajadores, desde áreas lejanas que se ocuparían de las labores en los asentamientos temporales. Se tradujo en que el territorio se ordenara transversalmente en torno al desarrollo de ejes ferroviarios que incursionan en el interior, relacionando los campamentos extractivos con cabeceras urbanas de servicios y puertos de embarque del mineral, entre ellos y que súbitamente con el surgimiento del mineral de Caracoles que lo convirtió en el puerto más importante de la zona, está Antofagasta²⁴⁴.

4.1.2.- El territorio como paisaje

Mar, tierra, sol, cerro es lo que representa la imagen del paisaje de la caleta. Extensión es probablemente la palabra con la podríamos definir la región. Antofagasta, un núcleo árido en donde mar y desierto conviven en una extraña combinación, en donde la planicie está constreñida entre mar y cerro.

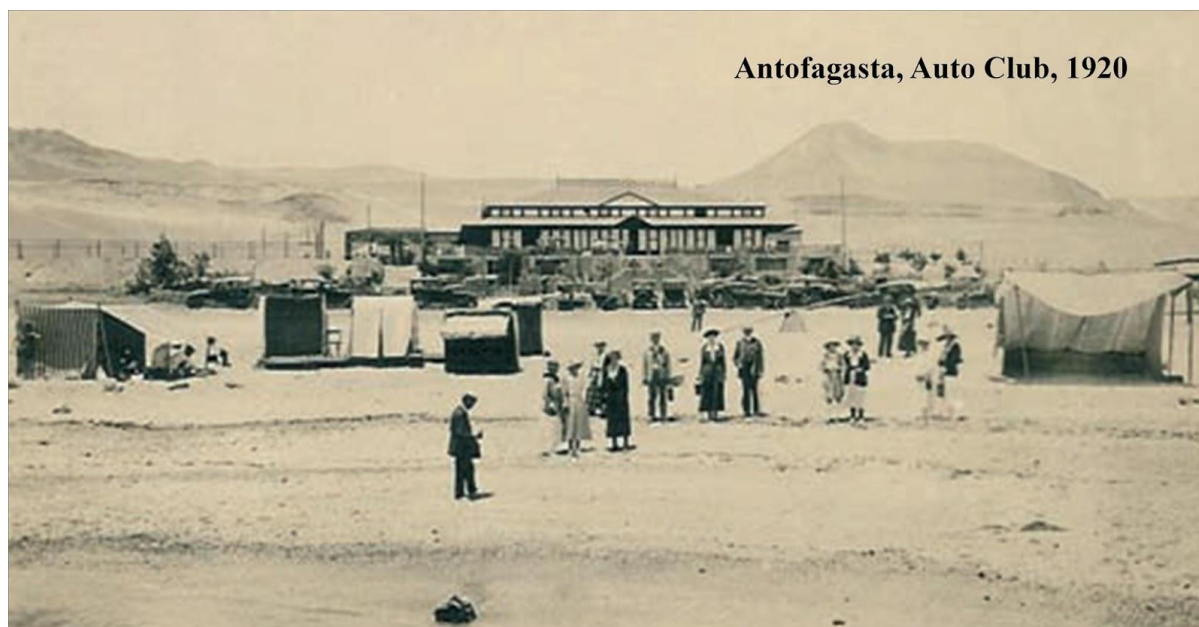
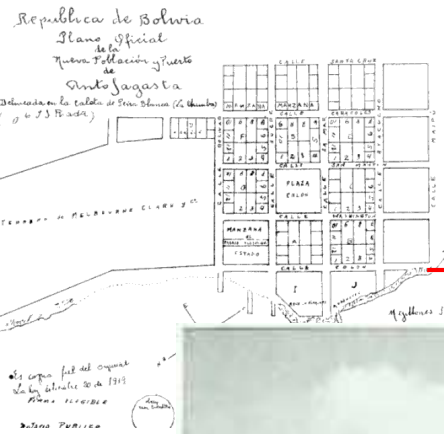


Fig.58: Antofagasta, Auto Club, 1920

Fuente: Disponible en www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/

²⁴⁴ Vicencio Sandoval, Daniza: *Ciudad y naturaleza...* op.cit. 38.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.59: Chalet Auto Club, 1925

Fuente: Disponible en www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/

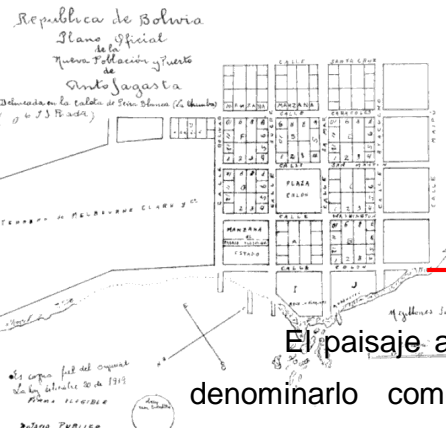
Foto del club social inglés emplazado en el sector sur de la ciudad distante a unos 9 kms. del centro fundacional y a pasos de la orilla (playa). Fíjense en la presencia de la cordillera de la costa. El paisaje natural prevalece sobre el construido. Se advierte lo angosto de la planicie donde es posible emplazarse.



Fig.60: Imagen actual.

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/ljubs/311442744/in/album-233551/>

Se aprecia la presencia del cerro y sus quebradas que fueron las que definieron el asentamiento.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

El paisaje agreste, desafiante llevó a los primeros incursionistas españoles a denominarlo como “despoblado”. No sólo la percepción de una sequedad incommensurable, sino la constatación de ello en las expediciones que tanto Diego de Almagro como Pedro de Valdivia hicieron para llegar al Chile central con el fin de una conquista. Estamos hablando de los años 1536 y sucesivos.

Sólo algunos pescadores, los changos recorrían el litoral, pudiendo establecerse momentáneamente a la suerte de unas cuantas aguadas que ellos sabían encontrar en la zona. Fue así que la crudeza del paisaje desértico y desértico-litoral, hizo que Almagro escribiera a Carlos I, recomendándole, de acuerdo a sus propias vivencias, desde dónde debía iniciarse la nueva conquista. Ello lo expone en su carta de 9 de julio de 1549, *“desde el verdor de Santiago, que Copiapó es la primera población pasado el gran despoblado.”*²⁴⁵

Otros cronistas tampoco cambiaron mucho la entrega de su visión del despoblado. El español Alonso de Góngora Marmolejo²⁴⁶, quién sirvió a Pedro de Valdivia y gobernadores siguientes, como soldado, se refiere al desierto como un lugar *“falto de yerba, y de agua, si no era en unos pozos pequeños, que llaman jagüeyes; de agua salobre y mala; por conservar los caballos y la mucha jente que traía”*²⁴⁷

Es interesante como un paisaje puede llegar a ser tan inhóspito a la mirada de una persona, que anecdóticamente narra Góngora que cuando Valdivia volvió en una expedición decidido a conquistar Chile, nuevamente atravesó el “despoblado de Atacama”, pero esta vez con una buena planificación no sorteo obstáculos como la falta de agua, pero si el atravesar 80 leguas le significó que su contingente comenzara a confabular para lograr devolverse cuando se hallaban en los inicios del desierto de Atacama, Lovera lo describe: *“y deteniéndose allí para proveerse de matalotaje con que pasar aquellas 80 leguas de arenales, un soldado de poco ánimo, arrepintiéndose*

²⁴⁵ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.22

²⁴⁶ Soldado español que decidió escribir toda su experiencia en la conquista de Chile al lado de Pedro de Valdivia y otros gobernadores hasta 1575, año de su muerte.

²⁴⁷ Góngora Marmolejo; Alonso de. *Historia de Chile desde su descubrimiento hasta el año 1575*, Santiago de Chile, Imprenta del Ferrocarril, 1862, pág. 48.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*de haber venido en aquella jornada, comenzó a tratar de secreto con otros amigos que tenía, se volviesen al Perú, puesto estaban tan a la puerta del*²⁴⁸

Relatamos impresiones que tuvieron otros soldados como Pedro de Mariño de Lobera quién se puso a las órdenes de SM para intervenir en la Conquista de Chile. En su relato de las expediciones de conquista deja escrito las siguientes impresiones del desierto: *“Pudo tanto con los soldados la eficacia de razones ruegos, aunque (...) a causa del grande despoblado de Atacama donde perecieron gran parte de los caballos, y jente de servicio que (...) en la pasada (...) finalmente habiendo pasado muchas y lastimosas calamidades llegaron al Perú harto destruidos,”*²⁴⁹

Y el mismo autor ya en una descripción del desierto agrega: *“y llegado al valle de Atacama tomaron bastimentos en abundancia para sustentarse en el largo despoblado de que hemos hecho mención arriba, cuya travesía es de ciento y veinte leguas, donde pasaron trabajos excesivos, por ser mui estéril y sin jénero de yerba ni agua, ni otro pasto para los caballos: y así perecieron en él algunos y muchas más personas de servicio así indios como negros”*²⁵⁰

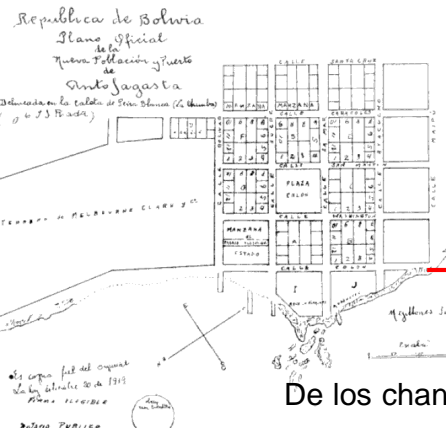
Podemos seguir escribiendo más citas de otros cronistas, que entregan una descripción del desierto muy similar a los anteriores. Sin embargo, nos parece de interés el mencionar a Gerónimo de Bibar, otro soldado de Valdivia, quién entrega una visión distinta del desierto exponiéndole al emperador Carlos V, acerca de las riquezas que este inhóspito paraje tenía, ensalzando lo anterior con una invitación a valorar la fortaleza de sus pocos habitantes, changos en la costa y atacameños y aimaras hacia la precordillera, para asentarse en los lugares venciendo la ingratitud del paisaje. Esto lo hacía entregando en su libro *Crónica y relación copiosa y verdadera de los reinos de Chile*, una descripción detallada de como los habitantes del desierto vivían y los métodos que tenían para su subsistencia. *“Hay en este valle de Atacama infinita [sic] plata y cobre y mucho estaño y plomo y gran cantidad de sal transparente”*²⁵¹

²⁴⁸ Ibídem., pág. 14.

²⁴⁹ Mariño de Lobera, Pedro: *Crónica del Reino de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta del Ferrocarril, 1865

²⁵⁰ Ibídem., pág. 38

²⁵¹ Bibar, Gerónimo de: *Crónica y relación copiosa y verdadera de los reynos de Chile*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1558.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

De los changos habla de su ingenio para cazar lobos y armar sus habitaciones con las pieles éstos. Les llama los marineros indios, y habla de la costa refiriéndose a ella como un lugar más amable para vivir en él: *“las caletas abrigadas del litoral”*.²⁵² De los atacameños sacan los modos que ellos tenían para emprender largos viajes y cargar agua en “odres de cuero” y procurar su conservación. Bibar, en su crónica relata:

*“Puesto que sea fuera de nuestro propósito y derecho camino que llevamos acordé, porque no quedase en olvido contar cosas admirables que hay en esta provincia a las cuales vi siguiendo esta jornada, quiero decir de una manera de navíos que hay en esta provincia de Atacama que es deber poner por ser nueva manera y que aún no se ha visto en otras partes estas balsas. Con ellas entran en la mar y pescan. Son hechos de esta forma: que en los días que no hace aire andan los lobos marinos descuidados durmiendo, y llegan seguros los indios con sus balsas. Tíranle un arpón de cobre y por la herida se desangran y muere [sic]. Tráenlo a tierra y lo desuellan”*²⁵³



Fig.61: Changos, 1998.

Fuente: *Antofagasta la ciudad heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900*, Enrique Agullo. Dibujo de una caleta de changos.

Transcripción paleográfica del prof. Irving A. Leonard según manuscrito original propiedad de Newsberry Library; ChicagoIII, USA., 1966.

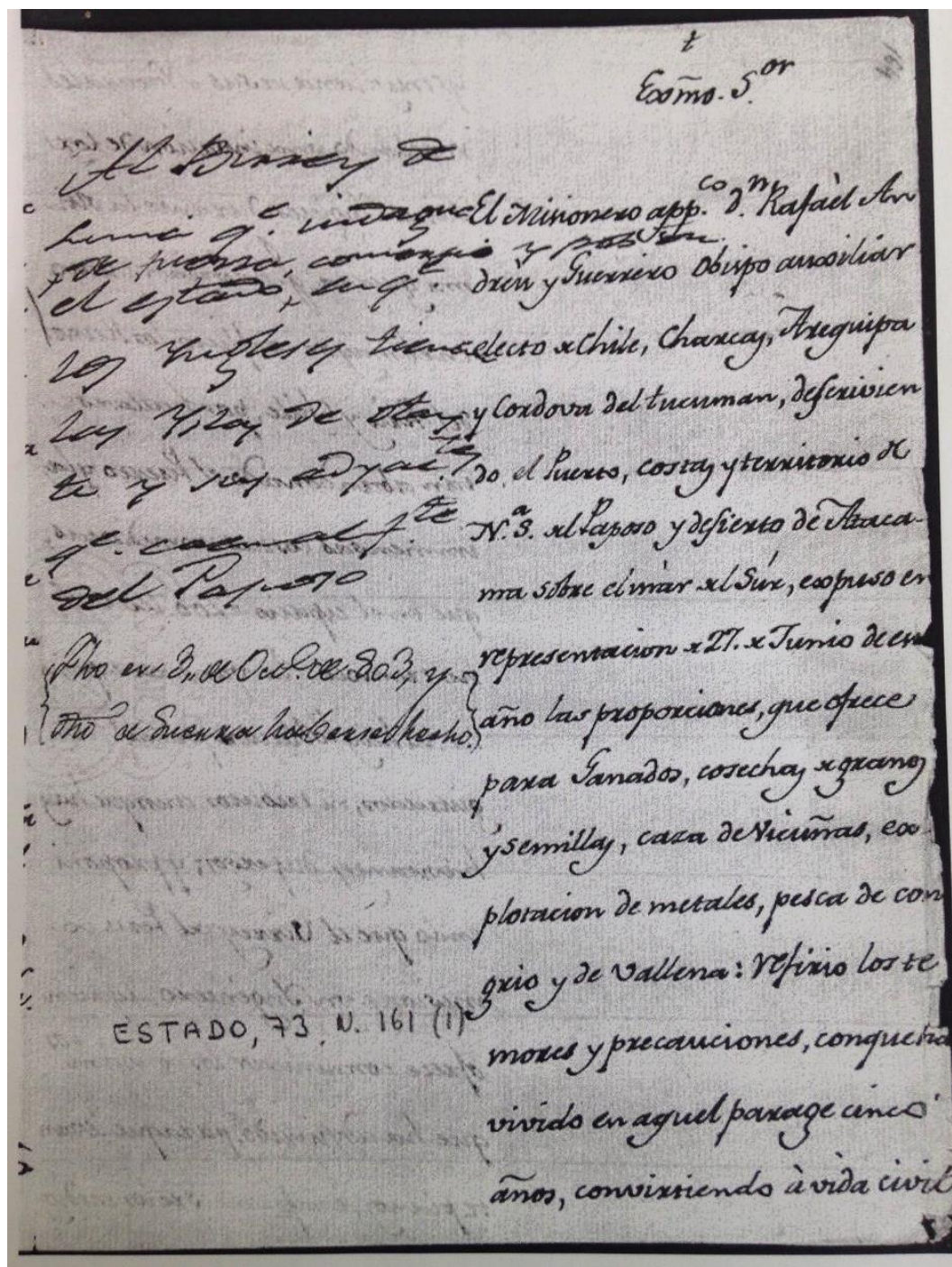
²⁵² *Ibíd.*, pág. 20

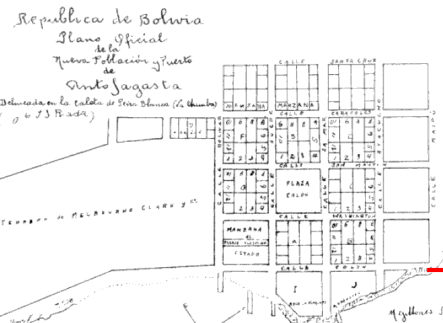
²⁵³ *Ibíd.*, pág. 10



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

No sólo Bibar intenta transmitir una imagen más amable, distinta a la desoladora del desierto. También lo hizo Rafael Andreu y Guerrero, obispo tarifeño en Bolivia del siglo XIX, quien habiendo vivido en Paposo, y siendo nombrado obispo de “Plata y Charcas” (Paposo), recorrió las costas del norte escribiéndole, al entonces Monarca de la corona española, del potencial del puerto como punto de enlace con los países vecinos y el exterior. La siguiente imagen es la carta:

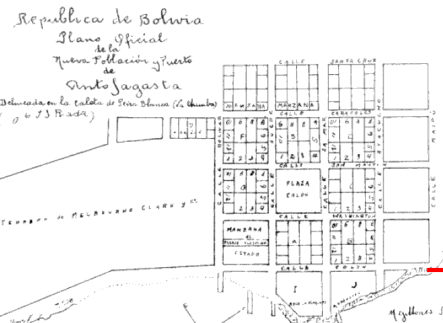




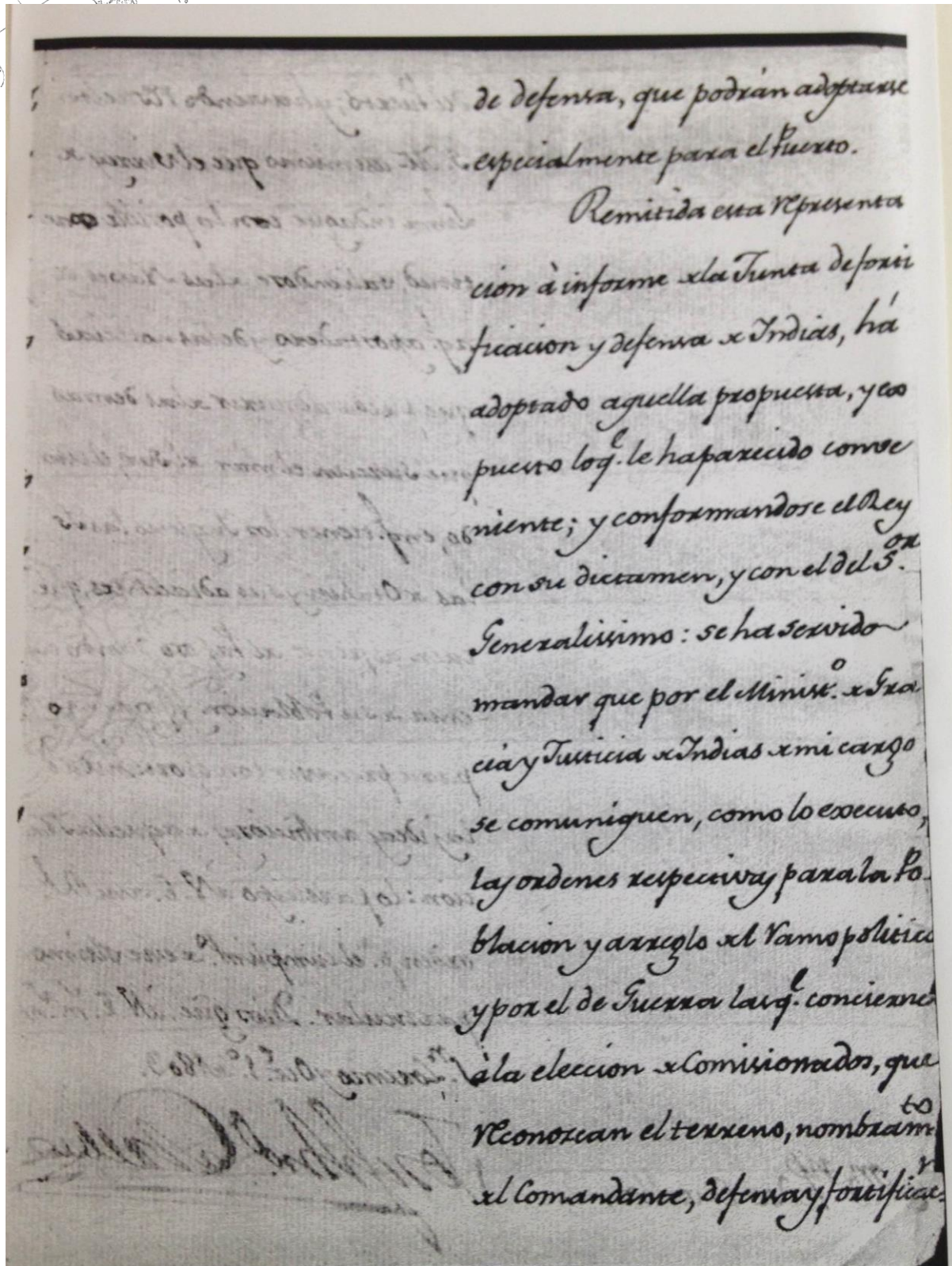
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El mapa fue del original
de la última de 1913
Plano 100000
Biblioteca

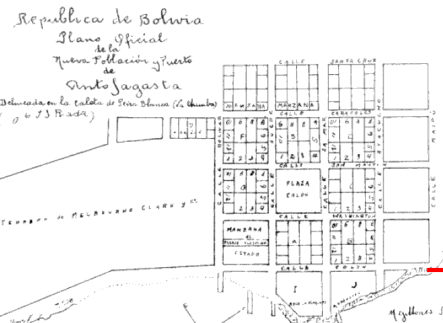
y cristiana a sus Naturales,
revelando una invasión de los
sarios Ingleses durante la últi-
ma guerra, y habrían pueros
en el mayor conflicto los Reinos
del Perú y Chile, por hallarse
tan abandonado el Puerto y las
inmensas costas inmediatas,
que en el espacio de 200 leguas
no tremola la bandera españa
la, ni hay Poblacion formal, Ma-
gistrados, ni tributos, aunque hay
hauricantes dispersos; y proponi-
endo que el Virrey del Perú co-
misione un Ingeniero, a quien
ofrece comunicar los conocim.
que ha adquirido, para que levan-
te planos, e informe de los medios



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



ESTADO, 73, N. 161 \ 1 \ 2 Recto. Archivo General de Indias. Prohibida la reproducción sin autorización.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

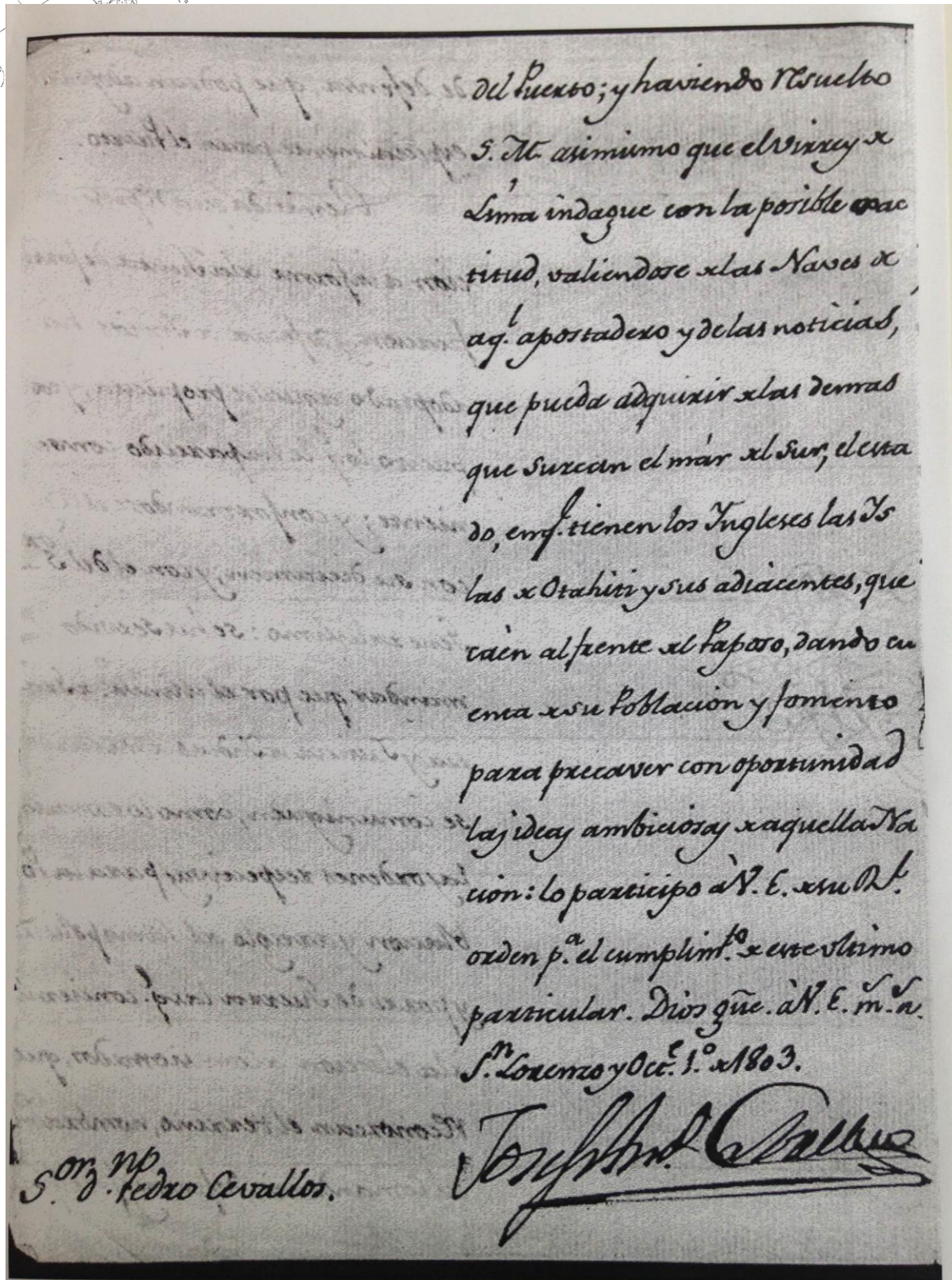


Fig.62: Carta Obispo tarifeño.
Fuente: Archivo de Indias Estado 73 N,161.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Algunos historiadores relatan que los escritos de Bibar fueron tardíamente conocidos, otros incluso llegan a afirmar que fueron desoídos. Según Panadés, sólo fue en el siglo XIX que se decide “políticamente” cambiar la imagen paisajística del desierto, asignándole ahora valor, tal vez muy ligado a la importancia que para este siglo le dieron al potencial económico que le veían a la región.

Fue así como Benjamín Vicuña Mackenna, personaje público de la época, residente de Santiago, aboga por el cambio de la imagen del pueblo, lo que originó la elaboración de Informes que abiertamente dieron a conocer de las características del desierto, incluso aquellas románticas atractivas para literatos de la época, por las bondades de su cielo, pero principalmente, para prender el interés de aventureros en búsqueda de riquezas personales y que repercutan en una mejora económica para el país.

Clodomiro Castro, poeta local de la época, escribe un pequeño libro llamado *Las Pampas salitreras*, en el cual dedica algunos versos para describir la realidad de la región:

*“En esta excepcional zona terrestre parece que no hay vida:
Ni una planta
En su abonado suelo se levanta”²⁵⁴*

Antofagasta, comienza ahora una nueva etapa. Los intentos por atraer inversionistas a la región, la mostraron más con sus virtudes que con sus desventajas. Ahora el paisaje de sol, desierto y mar, lo diáfano del cielo, y el contraste de colores, comienza a deslumbrar a literatos, pintores, que comenzaron a visitar la zona e incluso a permanecer en ella por mucho tiempo. Todas ellas personas instruidas que si bien no conformaron la mayoría de la población fueron la piedra inaugural de una nueva forma de desarrollo y crecimiento urbano y cultural de la ciudad, que obviamente incidió en las formas de la ciudad, en su planificación urbana, el lenguaje de sus edificaciones y el modo de usar los lugares, los espacios públicos. No obstante no hay que desconocer que también los grandes inversionistas eran

²⁵⁴ Retamal Vidal, Ximena: “La prensa y el espíritu regional: 1920-1930 discurso y espacio”. Antofagasta, *Revista de periodismo* N°36, 1995, pág 64.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

personas preparadas que contribuyeron a que la ciudad en sus inicios creciera y se ordenara ajustada a patrones preconcebidos y dentro de un orden establecido, conocido y regulado.

En este orden planificado el paisaje pasa a ser parte integrante y se le toma en cuenta para establecer relaciones, en una dinámica industrial de gran intensidad. Podemos decir que cerro y mar se presentan en la ciudad en sus calles y en cada uno de sus lugares de encuentro.

4.1.3.- El territorio como conformador de un sistema

Como es evidente el pensar que nada es por sí sólo, diremos que el nacimiento del poblado no sólo es resultado de una cuestión geográfica, sino además de las interrelaciones territoriales que su condición natural favorece. Esto se apoya en lo que José Fariña postula que, *“Cualquier suelo con las correspondientes mejoras, sirve para cualquier cosa. El asunto estriba en relacionar tipo de suelo, características sociales y económicas”*²⁵⁵

La ubicación de la poza en relación a sus quebradas naturales, y las condiciones formales del borde permitieron generar un sistema de relaciones territoriales sustentadas sobre la base de un objetivo comercial. Se establece un sistema ferroviario, de puertos y poblados que permite la extracción de un producto determinado y la eficiente salida de éste a mercados extranjeros.

Si bien desde los albores de los primeras ocupaciones del borde del norte de Chile cuando se extraía el guano y después la Plata traída de Bolivia, existía un sistema territorial, fue con el salitre que vino a consolidarse y definirse la red reafirmando a Antofagasta la Poza por excelencia con mejores cualidades naturales, vale decir geomorfológicas para la salida de los productos.

Cuando analizamos esta variable aparece sobre el territorio, el dibujo, las líneas y trazados que permiten generar recorridos, viables desde el punto de vista de

²⁵⁵ Fariña Tojo, José: *Clima, territorio y urbanismo*. Madrid, editorial Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 1990, pág 55.



Tesis Antofagasta, ciudad y arquitectura. Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

accesibilidad y acomodo a la geomorfología de manera de no incurrir en grandes esfuerzos para lograr el objetivo.

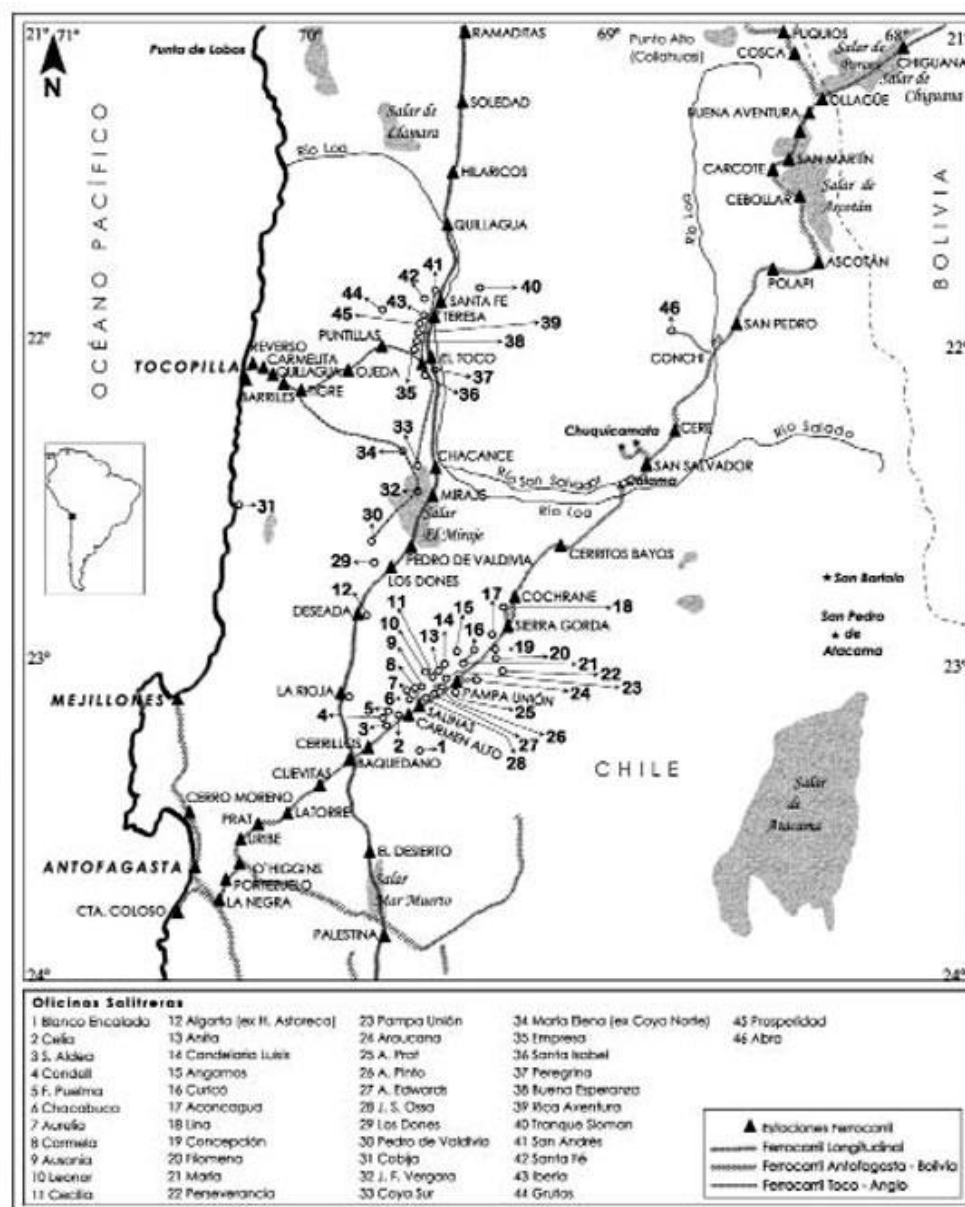


Fig.63: Mapa con oficinas salitreras agrupadas en cantones: al norte Cantón El Toco y al sur Cantón Central, Región de Antofagasta.

Fuente: dibujo de Paulina Chávez. http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-73562008000100003&script=sci_arttext

Organización del territorio

El desierto de Atacama situado aproximadamente entre los 22° y 26° de latitud sur, entre el Río Loa y la ciudad de Taltal, resulta poco propicia para el asentamiento de base agrícola, como era el habitual para la elección de los lugares a fundar durante



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

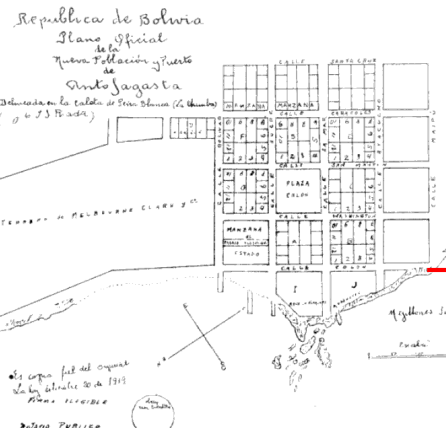
la colonización española. Ya sabemos que esto es producto de su condición de escasez de recursos hídricos, calidad inerte del suelo y condiciones climáticas extremas.

La definición del sistema fue una planificación a partir de la posición de los yacimientos. Estos yacimientos conformaban grupos que fueron agrupados en los denominados cantones²⁵⁶: El Centras, el de Aguas Blancas, el del Toco y Taltal. Estos eran circunscripciones administrativas formadas por un grupo de oficinas salitreras relacionadas con un área territorial común unidas a un tendido ferroviario y con un puerto en común.

Según Eugenio Garcés, investigador chileno, las características más relevantes que caracterizaron la ocupación del territorio en la época salitrera se pueden resumir en los siguientes aspectos: el primero a base de asentamientos autónomos -las oficinas salitreras-, emplazadas de acuerdo a la localización del recurso a explotar y su cercanía a algún recurso hídrico que permitiera su supervivencia. Lo segundo fue la importancia del transporte en particular el ferrocarril, como el medio más idóneo para el manejo de las materias primas en el proceso industrial y transporte del producto elaborado con destino a los puertos de embarque. Y en tercer lugar, el otro elemento vinculado a la ocupación del territorio fue el surgimiento de ciudades relacionadas con la industria del salitre: ciudades de servicio, ciudades y los puertos de Tocopilla, Antofagasta, Mejillones, Caleta Coloso y Taltal. De este modo, las oficinas salitreras, los ferrocarriles y las ciudades portuarias constituyeron los tres vértices en la ocupación del territorio. Garcés se refiere a esto en lo que sigue:

“La explotación del salitre y su manejo industrial permitió la ocupación y la organización del territorio en base a oficinas salitreras, ferrocarriles y puertos. Se construyeron numerosas instalaciones industriales, edificios de equipamiento y viviendas. Se tendió una extensa red ferroviaria que conectó las oficinas salitreras con los establecimientos portuarios en el litoral, necesarios para la exportación del producto: Tocopilla, Antofagasta, Mejillones, Caleta coloso y Taltal

²⁵⁶ Cantón es una división territorial que se hacía de los terrenos salitrales, siempre en referencia al medio de comunicación y/o transporte al centro portuario de embarque. Cada Cantón reunía a un grupo de Oficinas Salitreras circundantes al lugar geográfico que le da el nombre.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Este despliegue humano, económico y técnico se tradujo en la ocupación y organización de un territorio vasto y desolado que se desarrolló sobre la base de la construcción de cerca 70 oficinas salitreras asociadas a la gestión industrial de diferentes empresas nacionales y extranjeras... Todas se relacionaban por una red ferroviaria, asociada a los cantones salitreros que comunicaba a las oficinas entre sí y con los puertos del litoral donde el recurso era embarcado hacia Europa y Estados Unidos. Esta organización del territorio consolidó una estructura que ha perdurado²⁵⁷

Aunque se ha dicho con anterioridad, es muy importante volver a destacar el impacto que se generó en el territorio producto del movimiento económico que tuvo la región. Nos referimos con esto, a que el territorio se vio fuertemente modificado, debido a que las medidas adoptadas por los empresarios, siempre fueron las de sacar el mayor provecho a las características y/o cualidades que el territorio otorgaba para un mejor desarrollo de las actividades mineras. Ejemplo de ello, es la construcción de represas y bocatomos sobre el Río Loa para la generación de energía motora de la maquinaria ferroviaria.

Antofagasta ordenada a partir de vías.

Empezaremos a disminuir la escala de nuestra mirada para centrarnos ahora en nuestro objeto de estudio que es la ciudad de Antofagasta y como estas decisiones territoriales inciden en su ordenamiento interno.

Como dice el enunciado, Antofagasta es una ciudad que se ordena a partir de sus vías: las de conexión con el interior de donde se extraen los productos que la mantienen. La inclinación que toman las vías del trazado en el territorio se ajustan a la ubicación del muelle, ya existente, y mantienen la primera línea que Santos Ossa²⁵⁸ estimó trazar como el camino más efectivo para comunicar el interior con la costa: *“Estudiadas las nueve quebradas que unen Antofagasta con la Pampa, sólo dos fueron las consideradas aptas: la del Salar del Carmen y la de Mateo (hoy la Negra), que tiene una gradiente mucho menor.”*²⁵⁹

²⁵⁷ Garcés Feliú, Eugenio: *Las ciudades del Salitre*, Santiago de Chile, Impresos Esparza, 1999, pág. 19.

²⁵⁸ Recordemos que José Santos Ossa fue el primer industrial chileno en explotar el salitre en Antofagasta, por lo que el Gobierno Boliviano le concedió en concesión terrenos cercanos al mar para que el pudiera ocuparlos para las instalaciones necesarias en sus labores de extracción del salitre que había encontrado en el Salar del Carmen. Con la concesión se le exigió la construcción de un muelle que permitiera la habilitación de una caleta y el trazado de un camino que comunicase el lugar costero con el interior.

²⁵⁹ Morales Castillo, Isidro. *La Prensa en la Historia de...* op.cit pág. 196.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Así la primera vía fue la que salía desde la calle principal que llegaba a los muelles: Bolívar, continuaba subiendo suavemente la pendiente, inclinándose hacia lo que hoy conocemos como calle Iquique, para salir finalmente e internarse por la Quebrada del Salar del Carmen, llamada en ese entonces y como figura en planos de la época “Quebrada de Caracoles”. Es importante indicar que ésta vía funcionó para el transporte del material en carretas.

La otra salida que secundó a la primera, y que respondió a la búsqueda de la mejor condición natural para el movimiento de un tren, fue la que saliendo de la misma calle Bolívar, se internaba esta vez saliendo por la quebrada Mateo, ubicada hacia el sur del centro poblado. Aquí es cuando nace la vía que atraviesa la plaza Colón y que después se desplaza subiendo en sentido sur-oriente, pasando por la manzana destinada a la plaza del ferrocarril. Más tarde se traslada a la Avenida del ferrocarril.

Si bien podemos reconocer que la razón de origen de este asentamiento fue producto de un postulado de Gobierno²⁶⁰, que vio en la autorización de explotar el desierto una nueva posibilidad de crecimiento económico del país, la razón de su emplazamiento fue la de buscar las facilidades para el transporte del material. No obstante a ambos, no hubo motivo suficiente para desoír las indicaciones naturales que imponía su medio geográfico. En otras palabras, a pesar de la premura que significó para Ossa, y las compañías que después llegaron a Antofagasta por su intermedio a consolidar la explotación salitral; así como para el gobierno boliviano de la época, el tener que levantar rápidamente las instalaciones industriales, y con ello dar paso a la conformación del poblado, fue el reconocimiento de las características naturales del territorio, las que primaron, y de ese modo, se evitó que se instaurara un modelo absolutamente ajeno que irrumpiera y modificara drásticamente el territorio. Por el contrario, se le respeta. Las calles perpendiculares a la costa, no son otra cosa que la pavimentación de sus quebradas. Basta recordar, a modo de ejemplo, la primera calle de la ciudad: Bolívar.

²⁶⁰ Noguera, Jordi Esteban i: *Elementos de Ordenación.....op.cit.* pág 234.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

4.2.- El trazado ferroviario como consecuencia del territorio

La importancia del ferrocarril en la definición morfológica de la ciudad

“El ferrocarril es incluso materialmente el elemento más incisivo sobre la organización territorial y urbana”.

Paolo Sica, Historia del urbanismo, siglo XIX volumen 1²⁶¹.

La red ferroviaria es parte de una estructura territorial. Por lo general a través de la historia éstas fueron trazadas en estricto apego a las formas territoriales.²⁶² La red ferroviaria tiene una posibilidad de difusión superior a la fluvial, con una rigidez que requiere una selección precisa del territorio por el cual necesita extenderse. Mucho se ha escrito acerca de las transformaciones que han experimentado las ciudades producto de la inserción del ferrocarril. Sin embargo, se convirtió en uno de los estímulos más importantes del crecimiento urbano.²⁶³

El ferrocarril presenta y ha presentado un obstáculo que condiciona el crecimiento de las ciudades, ya que actúa como línea demarcadora al modo de una frontera que en la mayoría de los casos, no alcanza a definir un espacio de interrelaciones urbanas, más bien produce una segregación de la ciudad.

Breve historia del ferrocarril en Antofagasta

La explotación salitrera masiva que definió la fundación de Antofagasta trajo consigo también la ejecución de una línea ferroviaria que permitiera el traslado del material extraído desde el interior de la región hasta el puerto. El empresario chileno José Santos Ossa, pionero en la extracción del caliche, fue quien logró en 1866²⁶⁴ la concesión de terrenos para tal efecto por el Gobierno de Bolivia. Y éstos estaban escogidos por las bondades morfológicas que permitieran desplazar de mejor manera los carros. Como se describe, *“la circunstancia feliz de existir entre ese punto (Salinas) y Antofagasta una pendiente continua de suave declive, a propósito para la construcción de un ferrocarril, viene a proporcionar el medio para obtener el acarreo de los caliches de Salinas (...)*

²⁶¹ Sica, Paolo: *Historia del Urbanismo. El Siglo XIX, vol. I.* Madrid, Estudios de Administración local, 1981.

²⁶² Noguera, Jordi Esteban i: *Elementos de Ordenación...* op.cit, pág. 7.

²⁶³ Ibídem., pág 21

²⁶⁴ Alliende, María Piedad: *Historia del Ferrocarril en Chile.* Santiago de Chile, Pehuén Editores Ltda., 1993.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

*haciendo posible el negocio de salitres en Salinas; pero solo a condición de ser esportada por Antofagasta*²⁶⁵

Inicialmente la vía cubría 168 kms. de largo desde la costa al interior²⁶⁶ incluyendo unos 15 kms a lo ancho en toda la longitud del trayecto. Ya en abril de 1872 y ante el interés de la empresa de ampliar sus explotaciones adentrándose más hacia el interior, se construyó una nueva línea férrea que salía de los terrenos de la Compañía en Antofagasta que circulaba por las principales calles del pueblo, atravesando un terreno eriazos donde después se construiría una plaza que se llamaría plaza del Ferrocarril (más tarde Sotomayor), para alcanzar finalmente la Oficina salitrera, entonces el término de la vía.²⁶⁷ Esto originó a petición de la ya creada Municipalidad de Antofagasta, la confección de un nuevo plano (1873) que indicará las calles y manzanas, y el ancho de ellas, por las cuales atravesaría el tendido ferroviario. Sin embargo, esta extensión de líneas en todo el interior hasta el ramal terminal en Antofagasta no contaba aún con locomotoras. Su fuerza de tracción era generada por un buen número de mulas.²⁶⁸

El surgimiento del ferrocarril accionado ya por combustión, se remonta al año 1873, cuando se construyeron los primeros 33 kilómetros de vía ferroviaria para unir el Salar del Carmen con Antofagasta, como sabemos, para procesar el nitrato de dicha oficina salitrera en las instalaciones que tenía la entonces "Compañía de Salitres y Ferrocarril". El trazado de la línea fue diseñado y construido por el ingeniero Neozelandés Josias Harding. Las primeras locomotoras fueron armadas por los ingenieros ingleses Diego Adamson y Juan Clemenson. Partían del muelle de la Compañía salitrera, atravesaban la ciudad, penetraba al interior por la quebrada de San Mateo y faldeando la Cordillera de la Costa, torcía en dirección hacia el norte hasta Salar del Carmen. La vía era angosta 76 cm de riel a riel.²⁶⁹ Este ferrocarril de 1873, hasta la

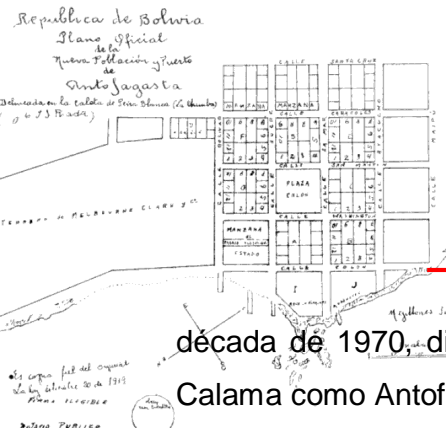
²⁶⁵ Chili and Bolivia Railway Company. Concesiones y Títulos de Propiedad: Sección Chilena, Título I "Transacción celebrada entre el gobierno de Bolivia i la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, i concesión para construir el ferrocarril a Salinas, Imprenta Ercilla, Antofagasta, 1901.

²⁶⁶ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. pág. 77.

²⁶⁷ *Ibidem*. pág. 134

²⁶⁸ Alliende, María Piedad: *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile, Pehuén Editores Ltda. 1993.

²⁶⁹ Cruz Larenas, Jorge. *Fundación de...* op.cit. pág. 34.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

década de 1970, distribuyó el agua potable para consumo de los habitantes, tanto en Calama como Antofagasta.

El aumento de la explotación salitrera en el desierto, fue razón suficiente para incidir en un crecimiento intenso de las vías ferroviarias, comunicantes de todos los poblados del interior, que ya por 1890 estaban en manos de inversionistas ingleses.

Durante los primeros decenios del Siglo XX, existían una serie de ramales que servían de carga y conexión de más de 200 oficinas salitreras y campamentos de minas de cobre ubicados al interior de Antofagasta, y los puertos de Coloso, Antofagasta y su vecino Mejillones.²⁷⁰

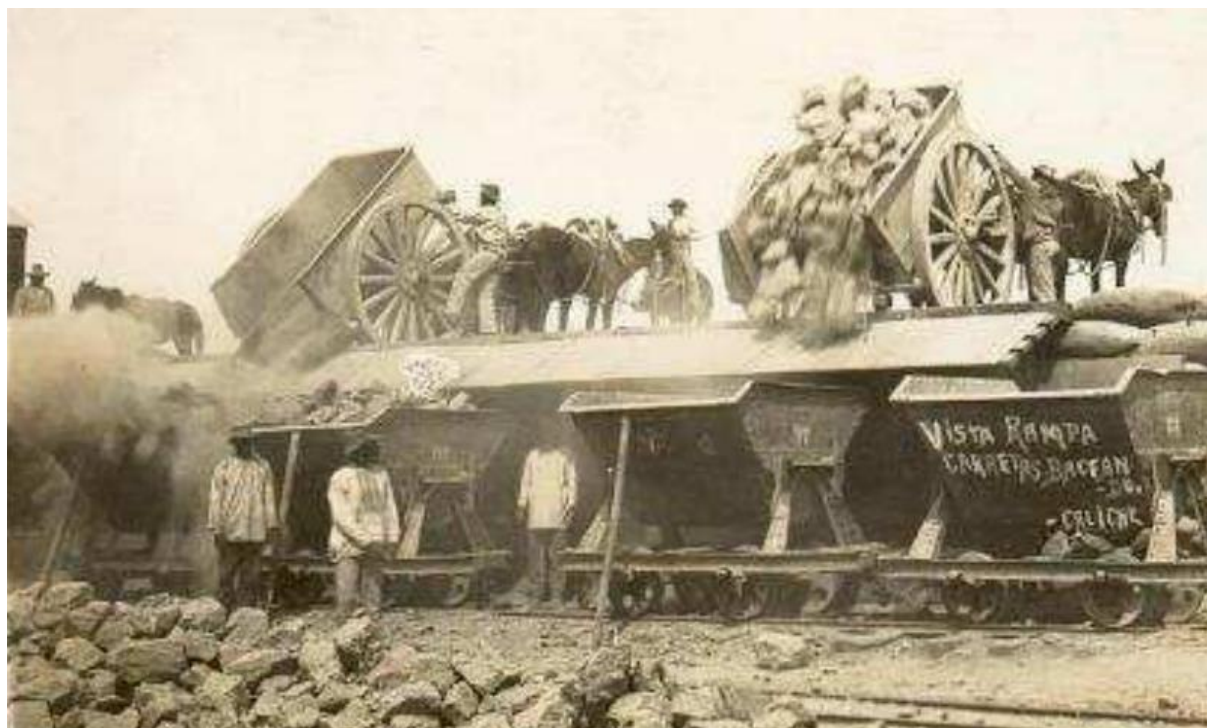
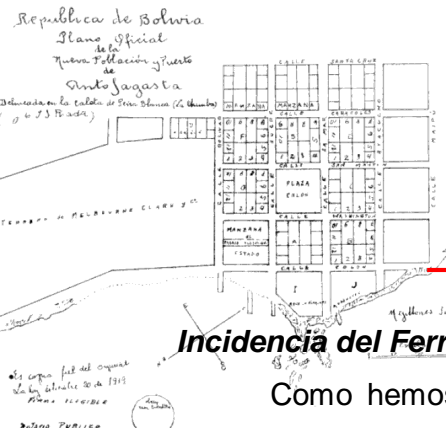


Fig.64: Tren salitrero, 1880

Fuente: www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/

La fotografía muestra carretas y tren que se utilizaba para el traslado de la carga

²⁷⁰ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...op.cit.* págs. 4-120



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

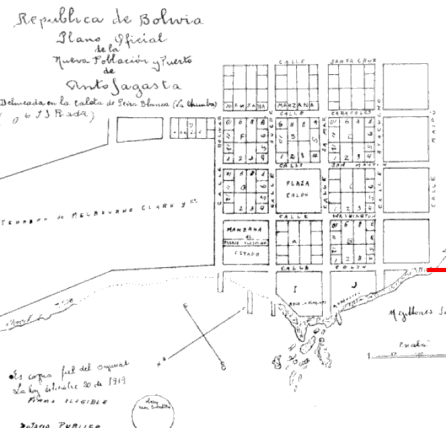
Incidencia del Ferrocarril en la definición morfológica de Antofagasta.

Como hemos señalado, en Antofagasta el ferrocarril nace con el inicio de la ciudad, e influye en ella de manera significativa al supeditar su morfología a las necesidades de circulación y ocupación que requiere para beneficio de una actividad productiva; razón del surgimiento de Antofagasta.

Esta supeditación hace que en la ciudad de Antofagasta se generen formas irregulares en la conformación de las manzanas del tejido urbano cuando ésta se desplaza longitudinalmente hacia el oriente. En el plano de 1873 se aprecia el trazado del primer ferrocarril saliendo de la Melbourne Clark y el recorrido que éste toma por las calles trazadas para salir rumbo a la quebrada de Salar del Carmen. Este trazado ferroviario y tal como lo mencionamos en párrafos previos, fue diseñado por ingenieros ciñéndose al plano de 1873 elaborado con la idea preconcebida de dejar calles o vías en las que fuera posible el recorrido de un tren arrastrado por mulas, como lo era en ese entonces. Por esta razón apreciamos en este plano, que la ortogonalidad del damero no se afecta. El tren circuló por las principales arterias del poblado, sin ejercer alteraciones morfológicas, salvo en la esquina donde gira, en la cual la manzana se recorta produciendo una curvatura, para doblar y continuar hasta la plaza del ferrocarril (ver plano de 1873). Allí la máquina realiza las maniobras necesarias para enfilear hacia el sur, y luego dirigirse en dirección al Salar.

Sin embargo con la llegada de más locomotoras se hace necesario sacar las vías del centro y trasladarla un tanto más alejada de él, por las molestias y accidentes que un tráfico ferroviario diario genera en cualquier lugar; y en especial en éste lugar si consideramos todo el movimiento que un centro urbano implica. Hicks, gerente de la Cía de Salitres, expone ante el concejo municipal lo siguiente:

“Jorge Hicks representante de la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta, con el debido respeto ante la Honorable Municipalidad que Ud. Preside digo: Que teniendo la Compañía necesidad de construir un nuevo ramal de la línea del Ferrocarril de este puerto (...).se ha levantado el trazo respectivo, según plano que se acompaña, cuidando de que éste pase por fuera de esta población



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Según se ve en dicho plano el ramal proyectado solo toca en el punto señalado donde existen los restos de unas casas abandonadas por sus dueños hace largo tiempo

La Municipalidad comprenderá al primer golpe de vista las ventajas que resultan de que el Ferrocarril transite lo menos posible por las calles de esta población ahora que su tráfico tiene que ser más frecuente²⁷¹

El traslado se realiza conformando ahora a una calle emplazada más al oriente, la que se extiende longitudinalmente por la ciudad hasta alcanzar su salida Sur y su giro hasta el Salar del Carmen. El continuo crecimiento en sentido este-oeste de la ciudad, hizo necesario un nuevo traslado del tendido ferroviario. Para 1897, la vía que corría por la Calle del Ferrocarril, actual Avenida Argentina, fue conurbada por el crecimiento de la ciudad hacia el este, debiendo ser trasladada a una vía paralela y emplazada más arriba, que recorre hasta el día de hoy longitudinalmente la ciudad, y que constituyó para 1910 el límite este del área urbana.²⁷²

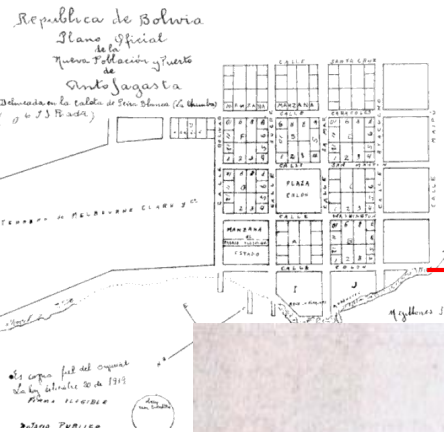
Es necesario mencionar que todas estas transacciones, permisos, concesiones que se realizaron durante todo el período salitrero generaron que grandes extensiones de suelo antofagastino estuviera siempre condicionado a la actividad salitrera, siendo estas superficies ocupadas no sólo para el paso de las vías sino también para la instalación de toda la infraestructura necesaria para el buen funcionamiento de la empresa.

Así pues, fue como se generaron instalaciones como las de un conjunto de viviendas de funcionarios del ferrocarril que quedó emplazada en la Calle del Ferrocarril, conjunto residencial que aún persiste en su ubicación definitiva, después de un primer traslado que sufrió producto del cierre de la Fundición de Plata Huanchaca.

²⁷¹ Chili and Bolivia Railway Company: *Concesiones y Títulos de Propiedad: Sección Chilena; Título II Permiso concedido por la Municipalidad de Antofagasta a la Compañía de Salitres i Ferrocarril para construir un ramal de la línea férrea*. Antofagasta, Imprenta Ercilla, 1901.

²⁷² A modo de complemento se muestra el siguiente cuadro para que se vea el rápido aumento que experimentó la instalación de los rieles que conformaron las vías de los trenes.

Fecha	sección	Longitud (km)
1 de diciembre de 1873	Antofagasta-Salar del Carmen	29,9
1879	Salar del Carmen-Salinas	98,6



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.65: Viviendas empleados Compañía Playa Blanca, 1888.

Fuente: <http://cgaleño.blogspot.cl/2014/01/la-clinica-cumbres-del-norte-siembra.html>

Nos atrevemos a decir que todo acto o gesto necesario para alcanzar la meta de lograr la mejor comunicación entre el puerto y el interior fue lo que definitivamente delineó la ciudad. Es por ello que el tren con su recorrido atravesó la ciudad, con un trazado vial que no se adaptó a ella, a su tejido, o a las proyecciones de crecimiento que tenía (manzanas delineadas en plano). Su adaptación fue siguiendo las características de la geografía en favor de lograr el mejor impulso mecánico, independiente del resultado en la morfología que esto pudiera tener, que como ya lo hemos visto lo tuvo al generar manzanas atípicas.

Sin embargo, no podemos desconocer que todo entró en una dinámica urbana que finalmente convenció a las personas, siendo apreciadores de estos espectáculos urbanos que la ciudad ofrecía. Se cualificó rápidamente los lugares que se generaron producto de estos recorridos. A modo de ejemplo, la importancia que cobró Avenida Argentina, se demostró con la edificación de viviendas, conjuntos de ellas, las Quintas de Recreo, una de las más concurridas de la época era la Quinta Casale, edificios públicos como el hospital, tal vez debido al ancho de la vía, habilitada para el tren; y por su característica de ser una vía de circulación que cruzaba



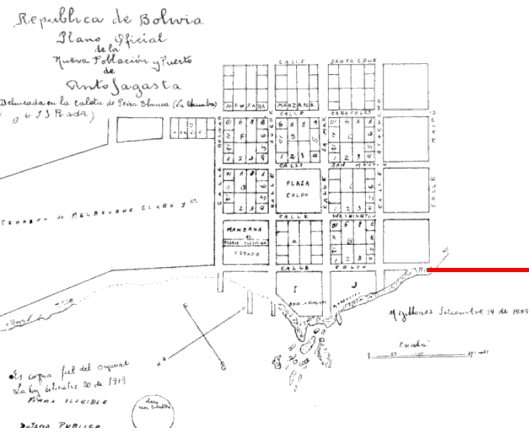
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

prácticamente toda la ciudad de la época. Su recorrido era sinuoso, permitiendo al habitante encontrarse con una diversidad de situaciones paisajísticas en el camino. Era un paseo, donde el paisaje lo conformaban las viviendas.

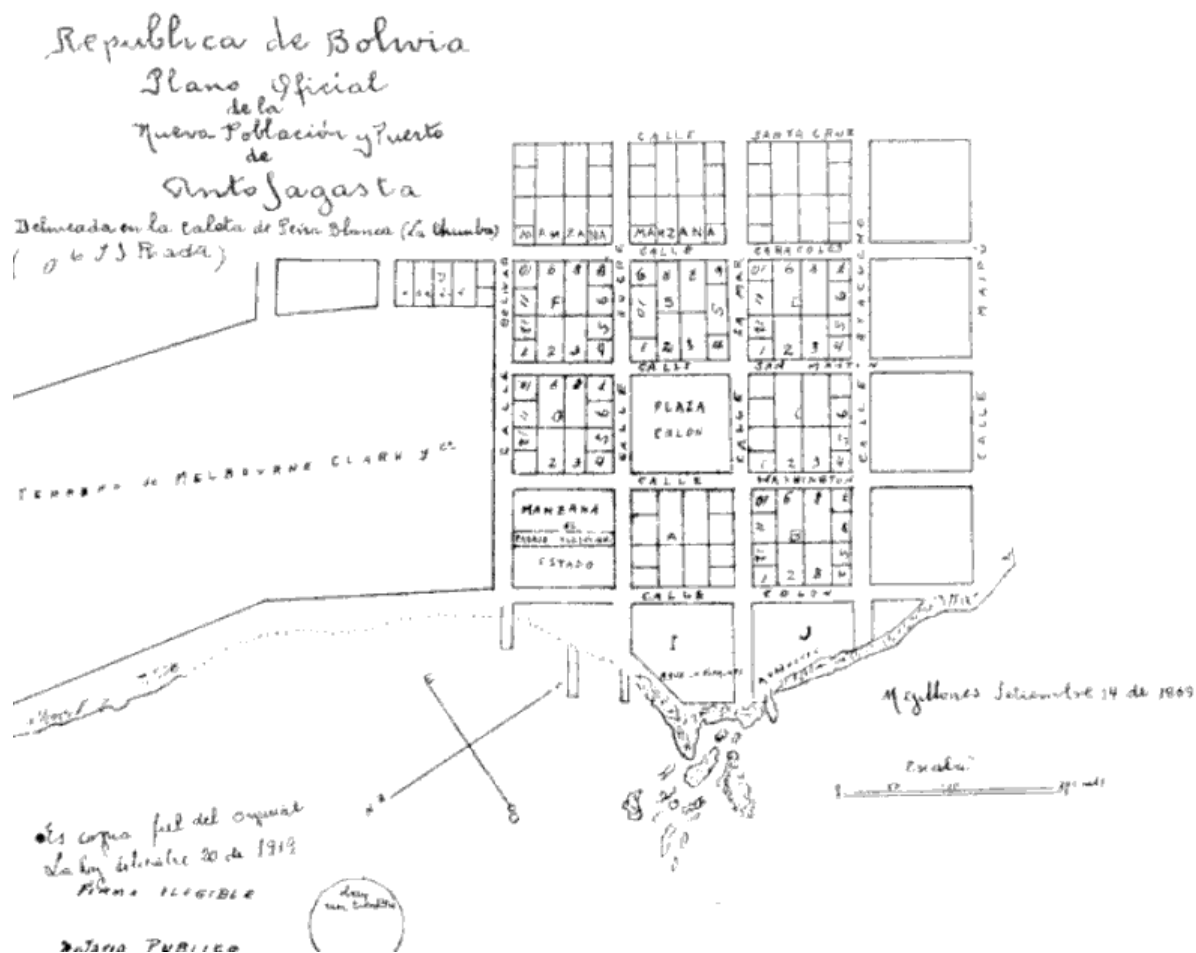


Fig. 66: Viviendas de la Avenida Argentina, 2012.
 Fuente: propiedad del autor.

Sin embargo, podemos decir que de toda la transformación que experimentó la ciudad por el paso del tren y que la afectó morfológicamente producto del cercenamiento de las manzanas regulares de la trama, al contrario de que esto pudiera tener implicancias negativas, se generó tipologías atípicas en los retazos de manzana, que por esa condición terminaron siendo reconocidas por la comunidad.

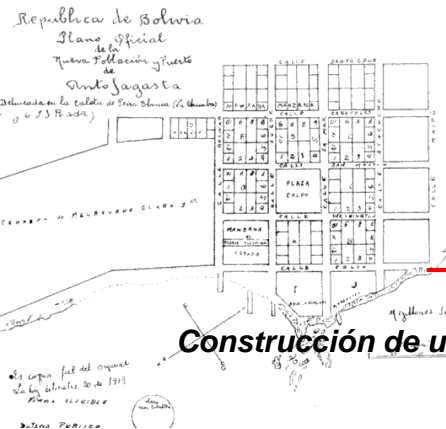


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO 5

BREVE VISIÓN HISTÓRICA DE LA CONFORMACIÓN SOCIOCULTURAL DE ANTOFAGASTA



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Construcción de un paisaje

“La manera más directa de unir las vidas sociales de la gente es por pura necesidad, haciendo que los hombres se conozcan mutuamente con el fin de sobrevivir. Lo que debería surgir en la vida urbana es la ocurrencia de relaciones sociales”

Richard Sennet; 2001 ²⁷³.

Este capítulo apunta a esbozar algunos aspectos valóricos implícitos en Antofagasta, aproximándonos por medio de las funciones de una ciudad, de manera tal que esta vía nos permita identificar lugares nombrados reiteradamente por sus usos tanto en la literatura, como en la prensa escrita de la época. Imaginamos con ello que podremos delinear el imaginario de la población y develar los lugares que tuvieron y que incluso conservan un valor entre sus habitantes. Como decía María Teresa Ahumada: *“Espacio, paisaje y gentes constituyeron una triada que forjó la fisonomía del nortino”*.²⁷⁴ El sentido poético del nortino estaba conformado por el mar y el desierto tierra adentro.

Antofagasta para 1869 cuando se instruyó delinear el primer plano del asentamiento que ya comenzaba a consolidarse estaba constituida por una población formada por cargadores del puerto, carreteros, carpinteros, operarios de diversas construcciones, peones ocupados de servicios carreteros, unos pocos empleados de la compañía Salitrera y algunos comerciantes, a los que debe sumarse personas que se encontraban de paso para ir a los poblados del interior de la región. Los obreros en su mayoría eran chilenos procedentes de Valparaíso²⁷⁵

Con ello queremos decir que la población instruida para los inicios del poblado era muy escasa. Más bien estaba focalizada en los principales inversionistas chilenos y extranjeros, y sus familias; y seguido por los comerciantes que comenzaron a poblar la ciudad. La vida cotidiana en los primeros años de la ciudad estuvo marcada por una

²⁷³ Sennet, Richard: *Vida urbana e identidad personal*. Barcelona, Editorial Península, 2001, pág. 29.

²⁷⁴ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. pág. 216

²⁷⁵ Ibídem. págs 4-120



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

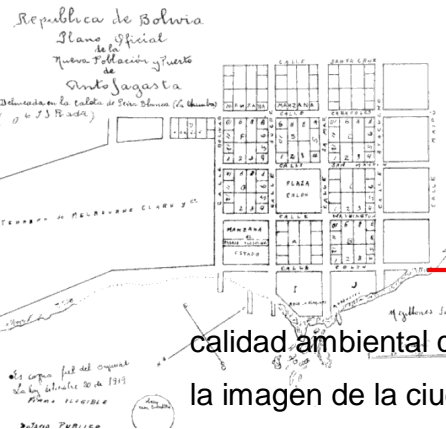
actividad comercial que lentamente se fue complementando con eventos culturales y recreativos.

En la medida que se acrecentaba la importancia productiva de la región, mayor cantidad de extranjeros llegaba para asentarse vinculado a alguna actividad industrial y/o comercial. Es así que podemos decir que la caleta comenzó a moldearse a partir de una mezcla entre antofagastinos e inmigrantes extranjeros conformando una nueva cultura, naciente de relaciones sociales eclécticas, en especial porque los inmigrantes no sólo traían experiencias diversas, sino un modo de vida particular a sus realidades, y por tanto trataron de plasmar en Antofagasta su impronta, no sólo en el tratar de preservar su lengua y costumbres cotidianas, sino en la construcción de la ciudad en la cual ahora asentarían sus raíces.

Ya hacia fines de la década de 1920 y principios de la del 30, gracias a la población culta de Antofagasta, despertó a la modernidad, al deseo de ser una ciudad en plena consonancia con un pensamiento decimonónico proveniente de Europa, vía Santiago de Chile y Valparaíso. El antofagastino se consideraba un racionalista, abierto a todo tipo de pensamientos liberales y por consiguiente expuesto a todo tipo de influencias culturales, religiosas y artísticas.

Pero esta presencia de extranjeros, inversionistas y empresarios del salitre, empresarios de servicios a la minería y comerciantes que hizo de Antofagasta una ciudad cosmopolita, bullente en el plano económico, también la armó con una clase obrera en extremo abusada, que marcaba los extremos de un perfil de la población que ha permanecido por muchos años, donde los estratos medios prácticamente no existen, cuestión que ya hemos abordado con más detalle en otros capítulos.

Estamos con ello queriendo dejar en estas líneas la impresión que nos provoca esta investigación, en cuánto a que la ciudad ha mantenido hasta la actualidad una marcada estratificación social, reflejada en su urbe. Que no sólo sectoriza en distintos barrios, alejados unos de otros a los grupos de acuerdo a los recursos económicos de los cuáles disponen, sino que es posible entender los extremos de una ciudad acomodada a una ciudad sumida en la precariedad, una brusca diferencia de



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

calidad ambiental que proyectó y aún lo sigue proyectando en bastante menor medida, la imagen de la ciudad.

En capítulos anteriores, nos hemos referido a las poblaciones obreras que en respuesta a su cesantía y consecuente condiciones iniciaron la conformación de organizaciones sociales demandante de una mejor vida frente a las autoridades locales, lo que les permitió pasar de un habitar en la calle a vivir en albergues en primera instancia, hasta conseguir sus viviendas que aunque carecieron de toda comodidad, mejoraron la primera condición de construcciones de lata, sacos y maderas de la peor calidad, eran las definitivas: *“cuartuchos levantados, las más de la las veces con tablas viejas de cajones sobre las cuales se habían clavado arpilleras y restos de sacos (...) Revestido en un mal papel (...) y todo esto sin considerar que las casas están separadas, unas de otras, por la simple tabla así cubierta, creando una intolerable comunidad”*²⁷⁶

Y de ese modo construyeron la imagen de ciudad a la que nos referimos, áreas acomodadas con estilo, instituciones de acuerdo a la moda imperante en el país y el exterior; y barrios marginales, precarios y densificados, en su mayoría bordeando las laderas de los cerros.

A través de las siguientes líneas, intentaremos muy sucintamente dar a conocer la impronta cultural que va conformando a los antofagastinos, para con ello intentar llegar a los aspectos significativos que los habitantes asignaron a determinados lugares.

5.1.- Ciudad de Antofagasta, sus funciones.

Como toda ciudad, Antofagasta posee en sí diversidad de roles todos ellos asociados a la actividad que la generó: La explotación de productos de la tierra al interior de la Región. No obstante no debemos de olvidar que a pesar de Antofagasta surgió de un fin pragmático, aunó desde su inicio y con un crecimiento exponencial hasta

²⁷⁶ El Mercurio de Antofagasta, Edición 5 de septiembre 1923.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

la década del treinta y poco más una población conformada por trabajadores del salitre, comerciantes, empresarios y sus familias y que por consiguiente convivían en un mismo lugar y debían no sólo dar cumplimiento a las propias exigencias laborales sino también debían de satisfacer sus necesidades humanas de convivencias. Por lo tanto es innegable que con la llegada de los primeros habitantes comienza en paralelo a conformarse la cultura local que se expresa en su modo de construir ciudad, en sus edificios, instituciones y en sus espacios públicos. Un acercamiento a través de las funciones que posee esta ciudad, nos permitirá develar espacios, edificios, lugares que pudieran ser de importancia en esta búsqueda de la identidad de Antofagasta.

Antofagasta industrial

Como ya se ha reiterado, este ha sido el rol que dio origen al asentamiento, en cuánto fue la explotación de diferentes riquezas las que motivaron la búsqueda de un asentamiento apto para instalar, en este caso un puerto de desembarque de los productos explotados.

Fue así como la Antofagasta industrial era y es, un punto estratégico en el ordenamiento territorial basado en los flujos y las conexiones necesarias para establecer la red de explotación minera de la región. Ciertamente es que esta red y la definición de aquellos puntos y conexiones territoriales estaban ayudadas por la geografía, como lo fue el caso de la ubicación de la poza apta para ser puerto.

Un puerto, siempre es un punto de la red territorial de gran relevancia. Recordemos que no todas las ciudades marítimas son ciudades puerto. Por lo tanto la ciudad puerto tiene una importancia estratégica para un país puesto que permite la comunicación con otros pueblos. En este caso, su importancia radicaba en su aspecto comercial, al ser el punto de salida de un producto comercializable y altamente requerido en la época por mercados de otros continentes, seguido por el permitir el acceso a todo insumo que fuera suministro para llevar a cabo la tarea de extracción mineral, además de personas en su mayoría extranjeros capacitados para dirigir las faenas, y también productos comerciales de carácter doméstico para la población que habitaba la ciudad.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

La Antofagasta industrial con los movimientos que genera da paso a la construcción de grandes instalaciones territoriales que rematan en la ciudad en un lugar específico que es donde se produce el carguío del material. Este lugar está asociado a las actividades administrativas y de control que le son propias como es el caso de la Aduana y la Gobernación. La primera fiscalizaba los productos que entraban y salían, y la segunda las personas. Todo ello estaba acompañado por el ferrocarril que llegaba con los productos desde y hacia el interior.

Surge aquí el lugar conocido actualmente como Barrio Histórico que concentra las instalaciones ferroviarias, las aduaneras y las de la gobernación y la zona de muelles: todo un borde mar conformado por muelles privados pertenecientes a las empresas salitreras y muelles públicos, estatales para el atracadero de naves menores dedicadas al transporte de pasajeros. Es un lugar de movimiento permanente de personas y por consiguiente un lugar que auspicia el encuentro ciudadano.

Salvador Reyes describe el lugar de muelles: *“También cercano a este conjunto georgiano, están los muelles (...) Están los viejos muelles (...) A sus costados, terminadas las faenas del día se alinean los remolcadores y los faluchos”*²⁷⁷. Los muelles tenían para el escritor un valor que no sólo estaba enfocado en lo utilitario sino en lo poético puesto que ellos que concentraban actividad, vida además eran la conexión sensorial con el mar. *“Antaño había un movimiento enorme (fines del 1800), pues la vida del desierto viene a volcarse a ese trozo de litoral (...) El enamorado del mar y de la vida de la costa, puede pasar horas silenciosas (...) en donde se concentra un romanticismo náutico, perfectamente literario”*²⁷⁸

Antofagasta comercial

Antofagasta, como ya lo hemos mencionado aunque orientado a otros temas, se va conformando con ciertas particularidades, no sólo en lo que es la constitución de su imagen edificatoria, en su mayoría conformada por construcciones con reminiscencias tardías que rememoran un estilo en particular dependiendo de la zona geográfica de la que procedía los comerciantes, sino también en un cierto

²⁷⁷ Reyes, Salvador: *Andanzas por el...*, op. cit. pág.220

²⁷⁸ Ibídem., pág.178.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

individualismo de quienes la construyen por hacer prevalecer algún interés personal de mantener su impronta por medio de la expresión estilística de las construcciones donde habitaban o generaban sus negocios. Los comerciantes en dicha época eran en su gran mayoría extranjeros de Europa. Mulchi, relata:

“Sin embargo, la colonia más gravitante desde el punto de vista demográfico fue la yugoslava. En 1924, sus miembros eran 1.200, de los cuales 672 habían nacido en Yugoslavia y el resto en Antofagasta. Hacia entonces, su aporte económico puede ser medido a través de la posesión de los siguientes bienes los cuales dan cuenta de algunos productos de consumo relevante para la ciudad: una fábrica de fideos, una fábrica de calzado, una fábrica de velas, dos panaderías, tres joyerías y relojerías, una zapatería y una imprenta. Asimismo, había propietarios de inmuebles. Un proveedor de ganado, 44 almacenes de abarrotes, y 10 puestos varios”²⁷⁹

Los ingleses además de ser principalmente quienes se dedicaron a la explotación misma del salitre, siendo los empresarios a cargo de la administración de los campamentos, fueron también comerciantes al servicio de las faenas mineras. Isidro Morales nos dice que *“Los ingleses tuvieron una participación vital en la domesticación del desierto, sea en la industria salitrera como en el comercio asociado a esta y al transporte ferroviario”²⁸⁰*

Fueron los yugoeslavos y los españoles los que mayoritariamente conformaban la población comerciante de la ciudad: *“En calle Uribe esquina 14 de Febrero aún está en pie el local de la antigua fábrica de fideos La Patria de Santiago Zlatar, proveedor de oficinas salitreras y pueblos vecinos”²⁸¹. El comercio estaba muy concentrado en las cercanías de la plaza principal: “Las diferentes casa comerciales e industriales tenían sus locales en las cercanías de la plaza Colón”²⁸²*

Como lo anunciamos al comienzo, este tipo de uso, el comercial, significó para Antofagasta la construcción de una imagen edificatoria “comercial”. Aunque el intercambio comercial se realizaba al interior de un recinto, la disposición de las tiendas a lo largo de toda la manzana, armó una imagen edificada de fachadas continuas y con

²⁷⁹ Mulchi; Hans; *El cine re-develador de...*, op.cit., pág. 32.

²⁸⁰ Morales Castillo, Isidro. El aporte de los inmigrantes extranjeros”, *El Mercurio de Antofagasta*. Ediciones especiales, 2000, pág. 12.

²⁸¹ *Ibidem.*, pág. 16

²⁸² *Ibidem.*, pág. 19



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

un lenguaje de toldos que también destacaban por su singularidad. Se suma a ello, edificaciones que tenían como propósito atraer clientela a través de su particularidad estilística. Tal es el caso de la Casa Giménez, tienda de ropa de vestir para la población, cuyos dueños, españoles de nacimiento, edificaron su tienda en un primer piso y su vivienda en los superiores con estilo morisco, recreando la arquitectura española de Andalucía del siglo XV-XVI.

Antofagasta político-administrativa

Visto desde esta función innegablemente nos situamos en la plaza Colón, plaza principal que como ya también hemos dicho en otros capítulos es el lugar que concentra todas las instituciones que representan las autoridades gubernamentales y las administrativas de la localidad, además de los bancos.

Por consiguiente y dado la importancia en la estructura político administrativa que tiene la comunidad, la de administración boliviana en un comienzo y chilena después de la Guerra del Pacífico en 1879, la plaza Colón, reúne la Intendencia, los bancos y la Iglesia. Arce, nos relata:

“A principios de 1872 los habitantes del pequeño pueblo de la Chimba-hoy Antofagasta para satisfacer una necesidad espiritual sentida por la mayoría de sus pobladores, reunieron por suscripción popular, los fondos necesarios para construir una modesta capilla, a fin de tener un local en el cual pudieran practicar las ceremonias del culto católico.

Esta iglesia se erigió en el mismo sitio donde ahora se destaca majestuosa la catedral. La construcción de la primera capilla o parroquia no pudo haber sido más modesta y sencilla. Su fachada era de tablas de laurel, en bruto, y en altura no superior a la de una de las tablas. Al centro, una puerta ancha de la misma madera; y coronándolo todo, una pequeñita cruz formada por delgados maderos.

Sus costados eran de tablas de la misma clase. La techumbre, de cañas de Guayaquil y totora. Dos pequeñas campanas y un triángulo de acero colocados en un poste que sobresalía, y de 4 a 5 metros de altura; constituía lo que podríamos llamar el Campanario”²⁸³

²⁸³ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.173.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Debemos tener en consideración que la plaza, lugar que aúna las actividades políticas administrativas concentradas en los edificios que la contienen, es en sí el Lugar que disponen sus autoridades para actividades oficiales de carácter público: desfiles, conmemoraciones, misas.

Antofagasta cultural

Con este punto del apartado lo que queremos es develar algunas características de la población como sociedad, y creemos que las expresiones culturales sean de carácter formal y popular son a lo menos orientadoras. Sin embargo nos dedicaremos a desarrollar el como esta sociedad se expresa en ella. Por eso nuestro acercamiento es por revisar históricamente el uso de sus espacios públicos; puesto que son las calles, plazas, parques, etc., aquellos lugares de convocatoria masiva que creemos nos permitirán esbozar el imaginario²⁸⁴ de los antofagastinos.

Las conmemoraciones, las celebraciones oficiales y las fiestas son a nuestro entender expresiones culturales que nos pueden conducir nuestra investigación. Es importante conocer que los espacios públicos que se mencionarán a propósito de las celebraciones de la época en muchos casos son lugares que albergan una multiplicidad de funciones y que además son escenario de actividades cultural tanto populares como gubernamentales.

5.2.- Expresiones culturales populares

El abordar la ciudad en su rol cultural es lo que genera que enfoquemos nuestra mirada al estudio de la ciudad y las significaciones manifestadas en ella, sin dejar ausente la investigación de las celebraciones de la época e inclusive aquellas que perduran hasta el día de hoy.

La importancia que hemos querido darle a las celebraciones sociales de los habitantes de Antofagasta, es porque entendemos que las fiestas son aquellas

²⁸⁴ Fressard, Olivier: "El imaginario social o la potencia de inventar de los pueblos", *Revista Transversales*, N°2, 2006, pág.15.
En este artículo se define Imaginario social como lo que viene a caracterizar las sociedades humanas como creación ontológica de un modo de ser sui generis, absolutamente irreducible al de otros entes. ...El imaginario social es un "magma de significaciones imaginarias sociales" encarnadas en instituciones.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

expresiones culturales que se manifiestan de una determinada manera y son el reflejo de una sociedad. Estas expresiones de alegría están enmarcadas dentro de una estructura social. Son demostraciones colectivas y creaciones colectivas²⁸⁵, y por tanto están contenidas en la espacialidad de la ciudad que las sostiene.

Antofagasta tiene dos vertientes de donde poder explicar la proveniencia y tipo de las celebraciones que posee, la propia de los habitantes originarios de la ciudad, fiestas heredadas de sus antecesores chilenos y de los poblados incaicos de la precordillera y la de los extranjeros que participaron activamente en conformar la estructura social y cultural del asentamiento. Sus actividades sociales tuvieron repercusión en el uso de la ciudad y de sus espacios públicos.

Es importante de mencionar a modo de ejemplo, que Antofagasta en los años 20 del nuevo siglo en adelante, recién se comenzaba a perfilar el interés en actividades como los espectáculos. Esto definió el inicio de la construcción de centros y salas de espectáculos, a los cuáles sólo tenían acceso las personas con algún poder adquisitivo para el pago de las entradas. Sin embargo, este hecho significó para la ciudad el que se consolidó aún más el uso de las calles o las plazas y parques para el encuentro ciudadano con motivo de participar de espectáculos sin costo a los cuales, por consiguiente, tenían acceso toda la población. Al respecto *El Mercurio* publicaba: “Antofagasta es una ciudad que carece en absoluto de espectáculos gratuitos (...) por esta razón hasta el más vulgar acontecimiento atrae al público a las calles”²⁸⁶

Otro aspecto que no podemos dejar de considerar como un aporte a entender la valoración del espacio público de la ciudad son los juegos, puesto que este otro tipo de celebración también comporta un tipo de expresión de una sociedad, como dice la investigadora Isabel Cruz: “los juegos están necesariamente ligados al estilo y a la vocación de una cultura”²⁸⁷

²⁸⁵ Cruz de Amenábar, Isabel: *La fiesta, Metamorfosis de lo cotidiano*. Santiago de Chile, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1995, pág. 227.

²⁸⁶ *El Mercurio de Antofagasta*, edición 24 de diciembre de 1930, Año 24, Núm. 351, pág.4.

²⁸⁷ Cruz de Amenábar, Isabel: *La fiesta, Metamorfosis...* op.cit pág. 22.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

La fiesta del Año Nuevo

Esta fiesta de carácter carnavalesco dio paso a unas celebraciones un tanto descentradas tornándose en actividades poco aprobadas por la iglesia. En Chile esta fiesta se consolidó sólo en la segunda mitad del siglo XIX.²⁸⁸ Esta fiesta era celebrada en Antofagasta en la plaza Colón con una ceremonia religiosa en la Iglesia, y diversas actividades como retretas, cánticos en el lugar.

La fiesta de la primavera

Esta comenzaba a prepararse con un mes de anticipación: *“Comienzan los preparativos para la Fiesta de la Primavera. Antofagasta presentará algo digno de su cultura y tendrá la oportunidad de participar de la sana alegría y de la picardía de la juventud”*²⁸⁹. Esta fiesta dirigida principalmente al disfrute de la juventud, contemplaba una serie de actividades que se realizaban al interior de algún recinto: de una escuela o un teatro, e incluía el paseo por las principales calles de la ciudad de Carros adornados por los grupos en competencia para la elección de la reina, los cuales eran vistos por toda la población antofagastina que se agolpaba en las calles.

La Fiesta del Carnaval o el juego de la Chaya

La fiesta de Carnaval que está ligada al tiempo de Cuaresma que imponía la religión católica como período de recogimiento hasta la Resurrección de Jesucristo²⁹⁰. Se realizaba previo al inicio de cada cuaresma, dejando unos días de fiesta y espontaneidad, celebración carnavalesca que en Chile se realizaba con las mismas características: disfraces y juegos de la Chaya. Esta fiesta perduró un tiempo muy corto durante el siglo XIX.

Sin embargo en Antofagasta esta fiesta se mantuvo hasta principios del s. XX. Producto de la efervescencia que esta práctica implicaba, Maximiliano Poblete, alcalde de Antofagasta entre 1912 a 1930, se vio obligado a regular la autorización de la fiesta,

²⁸⁸ Ibídem. pág.135

²⁸⁹ *El Industrial*, Edición 20 de Septiembre de 1920, Año 39, Núm. 52, pág. 3.

²⁹⁰ Según Isabel Cruz, quién cita a Emmanuel Le Roy, al parecer la fiesta de carnaval pudiera tener sus inicios mucho antes del medioevo, en la era pre-cristiana puesto que este tipo de fiesta recuerda las de Saturnalia, Internalia y otras fiestas invernales de la Roma pagana.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

en pro de asegurar mayor orden, tomando medidas como la imposición de una inscripción previa que debía cancelar cada participante, razón suficiente para amainar el entusiasmo de sus participantes habituales, con lo que la fiesta comenzó a perderse, aunque ya en Santiago se había perdido mucho tiempo antes²⁹¹.

Algunos autores como Juan Luis Panadés y José Antonio González expresan que la fiesta era de una chilenidad sincrética, una especie de carnaval que tiene sus bases en la ritualidad precordillerana, herencia boliviana²⁹², y tradiciones chilenas que provienen de las fiestas que se realizaban en el sur de Chile. Debemos recordar que la sociedad precordillerana conformada en su mayoría por habitantes aimaras, con ancestros incaicos, tuvieron fuerte influencia hispánica, por lo que no podríamos negar que esta celebración que llegó a Antofagasta por esa vía no corresponda a la misma que se celebraba en Santiago, puesto que ambas provienen del viejo continente y ambas se ejecutaban con las mismas características como el que se realizaba en un par de días donde la gente tendía a disfrazarse, lanzarse aguas perfumadas, o agua corriente, harinas, etc. en búsqueda de lo lúdico. De esto Isabel de la Cruz, escribe: *“Las Fiestas del Carnaval: Disfraces y máscaras: Con motivo de la proximidad de las fiestas del Carnaval, la alcaldía Municipal reglamentó para evitar que desórdenes pudieran producirse. Decreto que prohíbe el uso de disfraces y máscaras en la calle paseos públicos, y sólo será permitido a los niños menores de 12 años.”*²⁹³ La fiesta de la Chaya se celebraba en Chile y también en Antofagasta en los meses de verano como una forma también de escapar del rigor de esta estación, en especial en el norte chileno. Esta hacía volcar a la gente a las calles principales de la ciudad, las del centro fundacional extendiéndose hasta las calles Ossa y 14 de febrero²⁹⁴.

Fiestas Religiosas

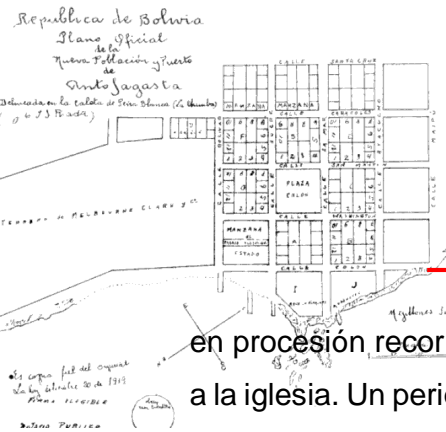
Una de las fiestas importantes para la población antofagastina lo fue la fiesta del Corpus. Esta era convocada por la iglesia y con un programa establecido. Era celebrada con misa, cánticos, y procesiones en torno a la plaza Colón, en la cual se armaban altares en sus cuatros esquinas diseñados y decorados por artistas locales. Los fieles

²⁹¹ Isabel Cruz, en su libro citado precedentemente expresa que en Santiago producto de los abusos cometidos por las personas, las burlas y el daño físico que significó incluso algunas muertes, se dictó una ley que prohibió la fiesta. Estamos hablando de 1822.

²⁹² Guerrero Jiménez, Bernardo: *Retrato hablado de las ciudades chilenas*. Santiago de Chile, ediciones LOM, 2002.

²⁹³ *El Mercurio de Antofagasta*, Edición 13 de febrero de 1926, Año 26, Núm. 5, pág. 2.

²⁹⁴ Agullo Enrique. *Antofagasta la ciudad...*, op.cit., pág 112.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

en procesión recorrían los altares acompañados de bandas de músicos hasta regresar a la iglesia. Un periódico de la época se refiere a esta fiesta por el grado de participación que genera en la población: *“Nunca, según nos dicen, había presenciado Antofagasta una ceremonia más solemne que la llevada a cabo el día de ayer, en celebración del Corpus.*

*Desde las primeras horas de la mañana se hizo notar el movimiento de la jente que se preparaba para acudir a la solemne misa (...) Y con la cual se dio comienzo a la festividad*²⁹⁵.

La fiesta de San Pedro.

Las referencias encontradas por historiadores hablan de que esta fiesta se ha celebrado en Chile desde el s. XVIII., teniendo dos modalidades: una marinera con procesión en los puertos y otra mediterránea con comparsas de danzantes y sacrificios animales inclusive.²⁹⁶ En Antofagasta se celebra actualmente en el sector denominado la Poza²⁹⁷ desde los inicios del poblado, desde donde sale una procesión de botes, siendo uno de ellos muy decorado para cargar la imagen de San Pedro que es sacada de una iglesia. La procesión continúa en la bahía con un recorrido breve y seguro, para llegar a tierra donde nuevamente es cargada la imagen y llevada a la Iglesia.

Fiestas del 12 de octubre y de las Verbenas

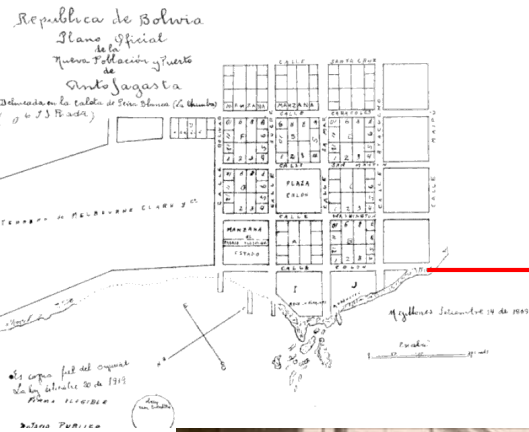
Otras de las fiestas de importancia eran la del “12 de Octubre” y la de las “Verbenas”, ambas expresiones de origen hispánico, que hacían a los antofagastinos concurrir a las “Canchas de Carreras”, para apreciar carros alegóricos y otros espectáculos. Por ejemplo, *“El día de la Hispanidad y las Verbenas constituyeron motivos de júbilo no sólo a los asturianos, andaluces, gallegos, (...) sino en toda la población.*²⁹⁸

²⁹⁵ *El Comercio*, edición 153, 3 de julio de 1883.

²⁹⁶ Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad...*, op.cit., pág. 111.

²⁹⁷ Sector que queda contiguo al muelle salitrero frente a la Cía. Melbourne Clark o posterior Compañía de Salitres

²⁹⁸ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.88



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

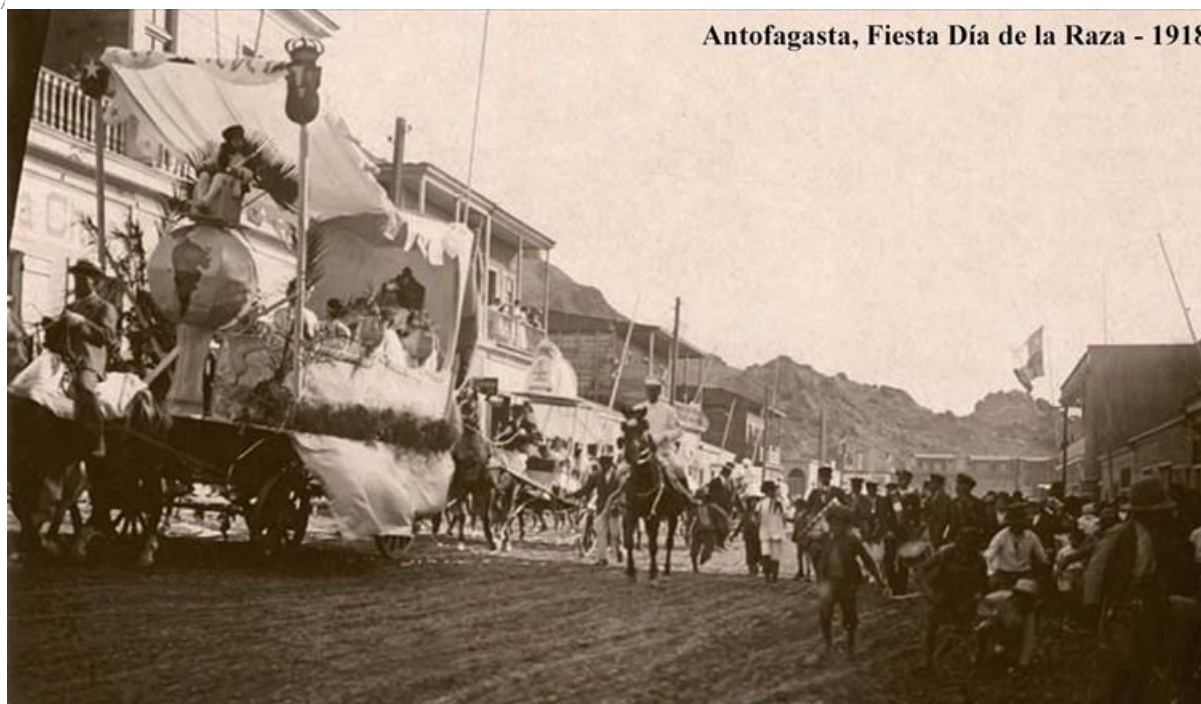


Fig.67: Fiesta Día de la Raza, 1918

Fuente: <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta.html>

Habitualmente para estas fiestas había una programación que salía publicada en el periódico para informar a sus habitantes del lugar y el festejo. Estas se realizaban principalmente en el parque Brasil, en su plaza 12 de octubre, como en la plaza Colón. Era habitual que el programa de las fiestas era publicado en los diarios locales, como este caso que sigue:

“Las fiestas del 12 de Octubre. El programa oficial del 12 de octubre de la Colonia española. Habrá fiesta los días 11, 12, 13, y 14.

....Día 12: Recepción en el Centro Español. Banda Militar ejecutará un variado programa en el kiosco de la Plaza Colón.

Día 13: Fiesta en el Parque 12 de octubre y continuación de la Verbena y juegos de serpentinas en la noche.

Día 14: Concierto por la Banda en el Parque 12 de Octubre”²⁹⁹.

²⁹⁹ *El Mercurio de Antofagasta*, Edición 11 de octubre de 1923, Año 23, Núm. 189, pág. 5.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fiesta del Día de Antofagasta

Muchos son los textos encontrados que hablan de la Fiesta de celebración del Día de Antofagasta, que aunque Panadés, menciona que éste se celebraba en un día distinto al que actualmente se destina para ello, hemos encontrado que el día de Celebración, finalmente definido para tales efectos, es el 14 de Febrero, día en que se conmemora lo que el pueblo chileno denomina la Reivindicación de Antofagasta al territorio chileno, no obstante el día de su fundación administrativa oficial es el 22 de octubre. Panadés, expone: *“La festividad urbana más especial era el Día de Antofagasta, que en los primeros años del siglo, se celebraba el día 5 de septiembre”*³⁰⁰

Las actividades que se realizaban para esta celebración pasa por las oficiales y lo habitual, terminaban en festejos populares. Lo oficial, los desfiles, misa y presentaciones de actos artísticos como obras de teatro en los centros sociales de la época, y/o en el Teatro; y lo popular en las calles. Heredando la emoción y el significado de las chayas, prohibidas para fines de siglo XIX y principios del XX, por el estado en el que quedaban viviendas, edificios y calles. Se festejaba con un desfile de carros alegóricos que al modo de las chayas hacen uso íntegro del espacio público.

Aunque no se refiere exactamente a esta celebración, don Isaac Arce en su libro *Narraciones históricas de Antofagasta*, relata, con la finalidad de plasmar en su libro las empresas y los empresarios que se dedicaron al transporte de salitre y personas en carretas, que en ellas (las carretas) *“ (...)para el día de las festividades patrias de Bolivia y Chile, el 6 de Agosto y 18 de Septiembre, respectivamente, constituía un espectáculo muy pintoresco ver los retazos que salían o llegaban con sus carretas completamente engalanadas con banderas chilenas y bolivianas, pues cada capataz se esmeraba en arreglarlas lo mejor posible”*³⁰¹. Estos retazos³⁰² recorrían las principales calles de Antofagasta: Lamar y Caracoles.

³⁰⁰ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.190

³⁰¹ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.281.

³⁰² Se les llamaba retazos a un grupo de entre 12 a 15 carretas que iniciaban un viaje.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Otras manifestaciones sociales

Ya con todos los altibajos vividos por los trabajadores del salitre, la personalidad del antofagastino comenzó a formarse con cierta inclinación política, expresando cada vez que lo estimaban sus inquietudes y exigencias, que a su parecer eran importantes de ser consideradas ya sea para beneficio de un grupo de personas como para toda la comunidad. Bernardo Guerrero expone:

“Y el pueblo se había manifestado en las mayores concentraciones cívicas de su historia contra la terquedad de Santiago, sólo homologables con las de 1876, por igual motivo: eran los famosos cabildos abiertos, estrenados en pleno siglo XX como formas de participación ciudadana en los asuntos urgentes: se luchaba por el ferrocarril de Antofagasta a Salta, una idea que los trasandinos habían trabajado desde 1906.

Los horarios de las góndolas en la década del 30 se plantean haciendo que todos los vecinos concurriesen aunque fuese circunstancialmente hacia la plaza del mercado, intersección popular de todo donde se atravesaba la ciudad en sus colores populares. La plaza del mercado retumbaba en asambleas políticas, era el ágora de la conciencia cívica de la era democrática.”³⁰³

También podemos mencionar las actividades recreativas de carreras de caballos, afición que surge con los inicios del poblado. Es una pasión traída por chilenos del sur e ingleses, dándoles un sentido más bien local en el modo de ejecución de las carreras, incluyendo apuestas. Estas se realizaban los días domingos. En los primeros años del poblado, las principales calles se usaban como cancha. *“Se partía de calle Lamar y se corría hasta la meta ubicada en calle Uribe, es decir, una pista de unos 600 mts.”³⁰⁴*. Luego y debido al crecimiento de la ciudad se emplazó la cancha en un sitio eriazado ubicado al sur del cementerio, para posteriormente trasladarse después del conflicto bélico de 1879, a la actual avenida Brasil. A pesar de estos múltiples traslados que tuvo la cancha de carreras, producto del crecimiento de la ciudad, siempre la actividad mantuvo el número de aficionados manteniéndose como una actividad pública de reunión recreativo social. Según la historiadora Manchot, el sector de la avenida Brasil fue el que mayor cantidad de personas atrajo. Hasta 1908 esta

³⁰³ Guerrero Jiménez, Bernardo: *Retrato hablado de las ciudades chilenas*. Santiago de Chile, Ediciones LOM, 2002.

³⁰⁴ Ahumada Manchot, María Teresa, et al. *Antofagasta, Ciudad con...* op.cit. págs. 56.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

actividad se realizó en las calles de la ciudad. En ese año se construyó un recinto de carreras ubicado en el mismo sector de la avenida Brasil, que posteriormente se trasladó más al norte, pero que introdujo la actividad al interior de la manzana. Según Maurice Agulhom *“las Carreras de Caballos se presentan como una excusa lúdica para permitir la reunión periódica y la consiguiente interacción social entre habitantes”*³⁰⁵

5.3.- Expresiones culturales formales y de élite.

Estamos hablando de la población antofagastina ya más consolidada, por los años 1920 en adelante, cuando la explotación de los recursos minerales de la región se había enraizado en ella, y era de conocimiento a nivel mundial. *“La sociedad antofagastina estaba conformada por una Clase Alta, compuesta por un pequeño grupo de acaudalados industriales extranjeros, principalmente ingleses y alemanes, quienes eran el estrato dominante.”*³⁰⁶ Paralelo a esa clase adinerada estaban los pampinos, que eran la población pobre, cesante, en muchos casos dedicados a la mendicidad.

Estos grupos estaban claramente identificados por la sociedad, no sólo por su forma de vida, sino por los lugares donde residían. Sin embargo, esta marcada diferencia no fue causal de conflictos sociales³⁰⁷, muy por el contrario había una tendencia de las clases obreras a asimilar las costumbres de los extranjeros ciudadanos. Fue así como comenzaba a principios del nuevo siglo la convivencia de los ciudadanos. Esto se vio reflejado en la participación masiva en actividades populares, las fiestas populares y deportivas, el uso de parques y paseos, playas.

Por otro lado es en esta época donde nace el interés cultural. La comunidad concurría a las veladas culturales. Muchas de ellas se realizaban en recintos interiores, y otras tantas en el espacio público de la ciudad. Común era ver a las familias acaudaladas con los pequeños, vestidos de igual forma que los adultos, pasearse por

³⁰⁵ Agulhom, Maurice: *Formas de sociabilidad en Chile*. Santiago de Chile, Fundación Mario Góngora, Editorial Vivaria 1992.

³⁰⁶ Retamal Valenzuela, Ximena; “La prensa y el...”, op.cit, pág. 73.

³⁰⁷ Es importante mencionar que las diferencias sociales generaron la organización de la población pobre demandando mejores condiciones de vida. Recordemos que las primeras manifestaciones terminaron en matanzas dado el desorden que se provocaba producto de la exaltación de los dirigentes. Sin embargo una vez transcurrido estos lamentables hechos que no sólo se facilitaron en Antofagasta, sino en toda la región pampina, comenzaron a generarse las organizaciones sociales que demandaban la propiedad del suelo donde se habían instalado ilegalmente y recursos para una construcción más digna. Más adelante se crearon otras organizaciones de ayuda social, de beneficencia para contribuir a la integración y el cuidado de la clase obrera.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

el costado de calle Prat frente a la Intendencia, mientras que la juventud acostumbraba a circundar por los costados de las calles San Martín, Sucre y Washington.³⁰⁸ Una noticia en *El Mercurio*, se refiere a los paseos mencionados:

“Los paseos dominicales: La plaza Colón frente a la intendencia, paseo de muchachas encantadoras y algunos pollos tenorios. Flirteos de miradas. Los otros contornos de la plaza son buscados por los solitarios o gente modesta que no pretende brillar. Los días de retreta, el paseo de la plaza se prolonga por Prat arriba, acera oriente, esta es otra costumbre muy antofagastina. La transformación de la plaza y sus objetivos. Algunas opiniones”.³⁰⁹

Fiestas Cívicas

En Chile ya para tiempos de la Patria Nueva (1817-1823) comenzó a producirse en la sociedad un sentimiento patrio, de independencia de costumbres monárquicas asociadas a celebraciones de la persona o la familia del rey, las que comenzaron a desaparecer desde ese entonces. Surgieron en Chile fiestas que estimulaban el sentir nacional, cuyo objetivo era imbuir al pueblo el respeto por nuevas autoridades e instituciones.³¹⁰

La fiesta de la Independencia

Una vez instaurada la patria, una de las fiestas cívicas más importantes fue la del aniversario de la Independencia que en Chile, según Isabel Cruz, hereda en un comienzo mucho de las características de las fiestas reales con un juramento de fidelidad, misa de acción de gracias y juegos que amenizaban la jornada³¹¹.

El día de aniversario de la Independencia fue oficialmente instaurado en el año 1821, decretando festivos los días 11,12 y 13 de febrero³¹², siendo el día primero el de toque de campanas y tronar de la artillería de salva, colocando el estandarte que representa la independencia en un lugar preparado para ello en el edificio de gobierno,

³⁰⁸ Retamal Valenzuela, Ximena; “La prensa y el...”, op.cit, pág. 73.

³⁰⁹ *Diario El Mercurio de Antofagasta*, Edición 9 de Abril de 1926, Año 20, Núm. 358, pág. 2.

³¹⁰ Cruz de Amenábar, Isabel: *La fiesta, Metamorfosis...* op.cit pág. 156.

³¹¹ *Ibidem.*, pág. 115

³¹² *Ibidem.*, pág. 120.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

seguido por un recorrido de las autoridades por la plaza y el traslado del estandarte a la catedral para un Te Deum. El segundo día el estandarte se colocaba en la plaza principal o mayor, para ser saludado por artillería de salva y con himnos patrióticos entonados por estudiantes. El tercer día era de juntas de las autoridades.

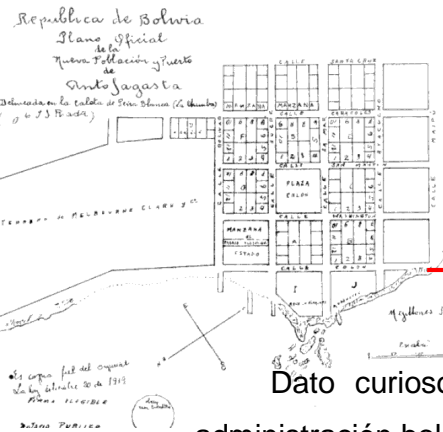
Para ese entonces Antofagasta aún se encontraba bajo la jurisdicción de Bolivia, por lo que estas fiestas no eran celebradas. Tampoco hay mucho escrito que manifieste que efectivamente era día de celebración en la ciudad una vez ya pertenecía íntegramente al territorio chileno. Estimamos que algún tipo de celebración de menor envergadura pudo haberse realizado, en razón a que la mayoría de los habitantes eran chilenos que venían del sur y que por lo tanto ya estaban acostumbrados a dicha celebración.

Las Fiestas Patrias

Esta es una de las celebraciones más importantes de la época, y que tienen carácter formal como popular. Lo formal era todo lo que tenía relación a actos oficiales. Se celebraba los días, 17, 18, y 19 de Septiembre, comenzando por un acto oficial y desfile en la plaza principal de la ciudad, la Colón, para dar paso a una serie de actividades de carácter popular en las que participaba toda la comunidad. Durante tres días las el sector conocido como “Canchas de Carreras”, y que posteriormente fue denominada Avenida Brasil, se veía repleta de una arquitectura efímera, “las ramadas”, que contenía las tiendas en las que se festejaba el aniversario con bailes, juegos y comidas criollas.

La plaza Colón siempre tuvo carácter oficial distinto a la del Ferrocarril, que posteriormente una vez constituida como tal se le denominó plaza Sotomayor la cual estaba destinada a expresiones socioculturales alternativas. En la plaza Colón se realizaban las retretas con la banda del ejército o del Cuerpo de Bomberos. *El Mercurio* publicaba: “*El aniversario Nacional: las fiestas se desarrollan con gran entusiasmo. Las salvas. Las carreras de ciclistas. Las Carreras en el Sporting Club. En la plaza Torreblanca. Fiestas en el Barrio Bellavista.*”³¹³

³¹³ *El Mercurio de Antofagasta*, Edición 4 de septiembre de 1928, Año 22, Núm. 105, pág. 3.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Dato curioso es que la fiesta patria chilena se celebraba incluso bajo la administración boliviana, como lo deja en claro, la siguiente acta municipal:

*“Considerando la Corporación que se acerca el día del Aniversario de la Independencia de la República de Chile, tanto para deferencia a la nación hermana como en obsequio a la Colonia Chilena (...) resolvió celebrar los días 17, 18 y 19 haciendo cantar a los alumnos de las escuelas públicas las Canciones Nacionales de las dos Repúblicas y permitiendo se establezca chinganas y otras versiones públicas en los días mencionados en la plaza del Ferrocarril”*³¹⁴

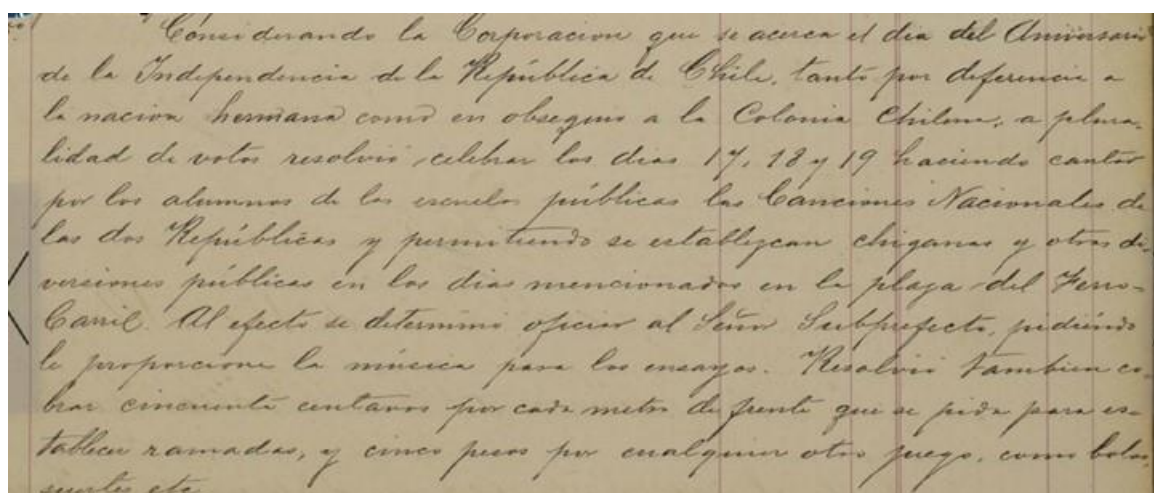


Fig.68: Fragmento de Acta Municipal del 11.09.1875

Fuente:.. Disponible en <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Y además al no haber interesados en armar las ramadas se disponía de dinero fiscal para fomentar el festejo, como consta en este punto del acta municipal: *“El mismo señor Presidente expuso que en atención a no haber licitadores para las ramadas había ordenado al Comisario Municipal que expidiera licencia a todas las chinganas para cantar durante toda la noche en los días 17, 18 y 19, mediante el pago de cinco pesos. Fue aprobada esta medida”*³¹⁵ Es muy probable que esto ocurriera porque la Junta Municipal estaba conformada mayoritariamente por chilenos bajo la jurisdicción boliviana.

³¹⁴ Acta Municipal del 11 septiembre de 1875.

³¹⁵ Acta municipal del 18 septiembre de 1875.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

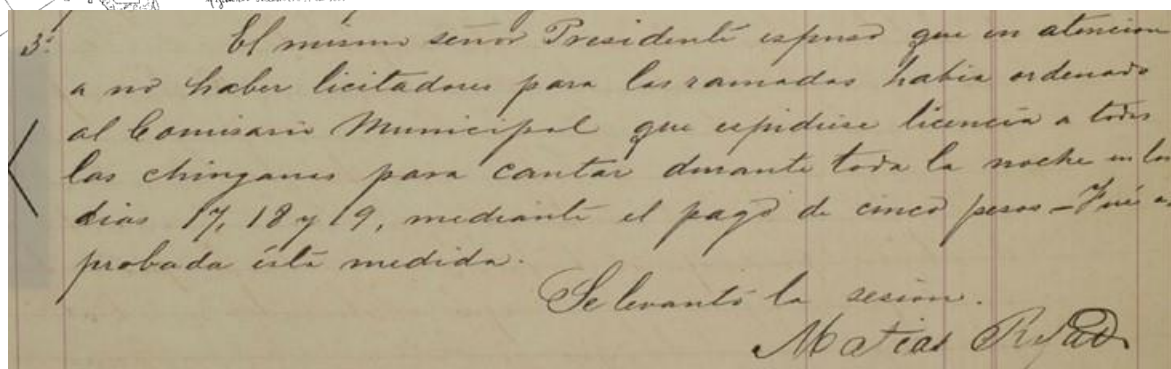


Fig.69: Fragmento de Acta Municipal del 18.09.1875

Fuente: <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Celebración del día patrio boliviano

En tiempos en que Antofagasta era jurisdicción de Bolivia era usual celebrar el día de la Independencia Boliviana, que acontecía los días 6 de Agosto. Lo habitual en ese día muy similar a lo que ocurrió posteriormente con la celebración del día de Antofagasta, la administración del puerto ordenaba una serie de actividades que pasaban de lo oficial a la celebración netamente popular.

Lo oficial, desfiles de las Fuerzas de Orden del Momento y la habitual misa, tenían ocurrencia en la plaza principal del poblado y en su iglesia, emplazada frente a dicha plaza. Lo popular, las chayas que se generaban en las principales calles, aquellas que rodeaban la plaza principal y las que se extendía a partir de ellas: la actual Prat, Matta, Bolívar. Esta última, es la calle que llega al Muelle de pasajeros, en sentido mar y cerro.

5.4.- Lugares para las expresiones culturales a través de la prensa de la época.

En este apartado trataremos brevemente sobre las formas de vida de los habitantes antofagastinos a través del estudio de periódicos de la época, textos literarios, artículos, etc., orientados a entender los modos de usar y valorizar los espacios de la ciudad. Para ello hemos seleccionado periódicos que se editaban localmente desde los inicios del poblado, extrayéndoles aquellas noticias relevantes, informativas y algunas curiosas que den cuenta del objetivo que apunta este apartado. A modo de introducción al desarrollo de este punto estimamos pertinente incorporar a estas páginas una somera información de la historia periodística de la región.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

El primer periódico de la ciudad, en ese entonces administrada por la República de Bolivia, fue conocido como *El Caracolino*,³¹⁶ impreso en la época del descubrimiento de las minas de Caracoles que tanto movimiento trajo a la ciudad. Hablamos de 1872, año de su fundación. Sin embargo su existencia tuvo lugar sólo hasta el 14 de Febrero de 1879, fecha de la llegada de las tropas chilenas a la ciudad.

El primer periódico chileno fue *El Catorce de Febrero*, cuya finalidad primera era la de informar los pasos de la guerra desatada entre Chile, Bolivia y Perú. Este comenzó a editarse en marzo de 1879³¹⁷. Siguiendo a éste, aparece en abril del mismo año el *Pueblo Chileno* que también es de orientación principalmente política.

Continuaron apareciendo otros diarios, que tuvieron muy corta vida. Por nombrar algunos están: *El Telégrafo*, *La Estrella*, *El Litoral*, *La Patria*, *El Desierto*, etc.³¹⁸ Uno que perduró en el tiempo fue *El Industrial*, nacido en agosto de 1881. Después *El Comercio* en 1892 y *El Mercurio de Antofagasta* fundado el 16 de Diciembre de 1906 y que perdura hasta nuestros días. Todos ellos fueron entregando información relativa a los espacios donde concurrían las personas a propósito de las actividades que en ella se debían de generar.

La plaza Colón

Tal como ya se ha visto en esta investigación, la plaza Colón era escenario para múltiples actos y actividades. Una fue y continúa siendo, la Celebración del Aniversario Patrio. Con el transcurrir de los años, y más aún cuando ya había un notable número de antofagastinos dentro de sus habitantes, fue recurrente y habitual celebrar el día Nacional Patrio. Para esa fecha se programaban una multiplicidad de actos. La plaza se transformaba en un lugar donde se reunía el pueblo a deleitarse de los Fuegos artificiales que eran quemados los días 18 y 19 de septiembre: “Asistió a presenciar

³¹⁶ Morales Castillo, Isidro. *La Prensa en la Historia de ...* op.cit pág 18.

³¹⁷ *Ibidem.*, pág 21

³¹⁸ *Ibidem.*, pág 30



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

los adelantos del arte pirotécnico gran cantidad de jente, la cual se retiró enteramente complacida de ellos. La banda de música amenizaba los momentos que duraron”³¹⁹

El mismo periódico que dedicó una de sus páginas a las actividades de aniversario, menciona que después de realizada la misa de acción de gracias, las fuerzas desfilaban frente a la gobernación en ese entonces ubicada en una de las calles que conforma la plaza. La plaza también era escenario de muchas actividades que se concertaban con motivo de la celebración del año *nuevo*. *El industrial* publicaba de esta fiesta lo siguiente:

*“Las que se preparan para esta noche con el objeto de hacer la recepción del nuevo año, serán mui lucidas, concretándose las principales en la plaza Colón. A las 10 de la noche principiará una función de marionetas i títeres, en el tablado de la banda de música, i concluirá a las 12 de la noche con una salva mayor. Habrá además ventas en la misma plaza, habiéndose colocado una gran carpa, además de otras menor”*³²⁰

Ha sido la plaza también el punto de inicio de las festividades de conmemoración del día de la reivindicación, el 14 de febrero: *“al rayar el sol se tocó en la plaza principal la canción nacional i el himno de Yungai (...) El embanderamiento dio principio a los primeros acordes de la música, tanto en los edificios públicos como particulares*”³²¹

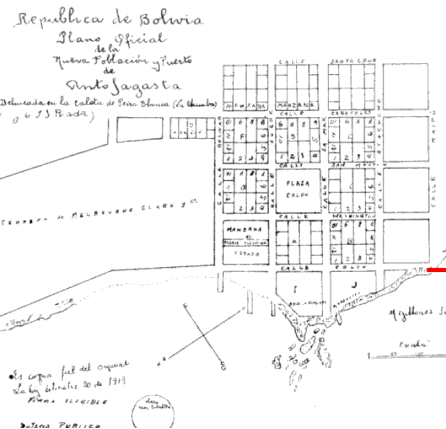
Aún la plaza era el lugar por excelencia de reunión masiva de los antofagastinos en tiempos que la localidad estaba por Tratado Chileno Boliviano, al mando de Bolivia. Para esa época se organizaba en ella y en torno a ella, una serie de actividades. Hablamos del año 1871, cuando Antofagasta llevaba muy pocos años de fundación. En *El Caracolino*, se publica el programa de actividades, ahora de celebración del aniversario patrio de Bolivia:

*“Insertamos en esta sección el programa de las fiestas que tendrán lugar en Antofagasta:
Día 4: A las 7 Pm se inauguran las fiestas públicas, estableciéndose diversiones populares en la plaza Colón...*

³¹⁹ *Diario El Industrial*, edición miércoles 21 de septiembre de 1881, Año 1, Núm. 46, pág. 3.

³²⁰ *Diario El industrial*, edición Sábado 31 de Diciembre de 1 881, Año 1, Núm. 138, pág. 5

³²¹ *Diario El industrial*, edición Miércoles, 15 de Febrero de 1882, Año 2, Núm.44, pág. 6



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

(...) a las tres PM del día 5 están las carreras de ensacados y otras diversiones en la Plaza Principal.”³²².

Nótese que para esta época la plaza Colón tenía un carácter también popular. Esto fue cambiando una vez se fundó la ciudad en octubre de 1868, dándole un carácter más oficial, formalizándose paulatinamente. También hay que considerar que para esa época si bien existía el espacio de la plaza Sotomayor no estaba del todo consolidada como plaza, estando sólo el vacío que la acogería.

En el párrafo precedente decimos que también la plaza tenía carácter popular, creemos porque éste era el único lugar por esencia conformado como plaza, y un poco más ambientado y tratado que otros lugares que más bien eran descampados. Además de las actividades solemnes como el izamiento de la bandera en la plaza y en las edificaciones que la rodeaban, se hacían ejercicios bomberiles en traje de parada, desfiles de escolares, etc., los que no podían estar ausentes de esta jornada de celebración.

El 15 de febrero de 1906 *El industrial* publica los detalles de la muerte de obreros del ferrocarril, ocurrido en la plaza Colón, donde los obreros se reunieron en asamblea para exigir lo que ellos consideraron justo. La subida de los ánimos, hizo que con autorización del intendente, entraran a regular el desorden comenzando con los disparos que finalmente terminaron en matanza de obreros desarmados, cuyo única arma era lo enardecido de sus ánimos de lucha contra la injusticia. Según Isidro Morales “La plaza Colón fue escenario del trágico 13 de febrero de 1906 que cobró la vida de varias decenas de trabajadores.”³²³

El Campo de Marte, hoy Avenida Brasil, La plaza Colón y la plaza Sotomayor.

Como era habitual también en época de aniversario patrio se realizaba una gran parada militar, donde las fuerzas de orden se apostaban en el Campo de Marte, polígono erizado destinado hasta antes de 1918, para actividades militares. Allí se alineaban las distintas guarniciones citadas para el evento. Una vez pasada revista a

³²² *El Caracolino*, edición del 6 de agosto de 1871, número 182, pág. 3

³²³ Morales Castillo, Isidro. *La Prensa en la Historia de...* op.cit pág 101.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

cada una de ellas se iniciaba el desfile recorriendo desde el lugar hasta la plaza Colón pasando por la plaza Sotomayor “De vuelta a la ciudad desfilaron por la plaza Sotomayor en columnas de honor de vuelta a sus cuarteles”³²⁴

La plaza Sotomayor también era escogida para las actividades de celebración de alguna fecha importante para el país o la ciudad. En general esta plaza emplazada en el centro de la ciudad, muy cercana a la plaza principal era escogida para la celebración de carácter más popular, como lo hemos manifestado en esta investigación. Los periódicos de la época nos corroboran lo expuesto:

“Como a las seis de la tarde se elevaron dos globos, desde la plaza Sotomayor Los Fuegos Artificiales que se prendieron a la hora de la retreta, (...) El señor Arellano estuvo sino sobresaliente en sus ejercicios gimnásticos.

La concurrencia que asistió a la laza a la hora de la retreta fue bastante crecida.”³²⁵

Romerías

También era muy usual hacer uso de las calles a través de diversas romerías, en especial aquellas de índole religiosa. Los recorridos más frecuentados eran las calles principales de la ciudad; vale decir aquellas que rodeaban o estaban más inmediatas a la plaza principal. En un periódico local se hace mención a una romería, no con motivo religioso, pero sí de beneficencia que se celebraba para el aniversario patrio. Esta era conocida como romería al hospital:

“Esta fiesta nueva entre nosotros atrajo una numerosa concurrencia deseosa de tributar a nuestros victoriosos heridos el homenaje a que se han hecho acreedores (...)

Desde las dos de la tarde la Plaza Sotomayor, punto de partida era invadida por los niños de ambos sexos, de las escuelas públicas formados como verdaderos soldados, (...) las tropas, los bomberos (...) las comisiones de señoritas.”³²⁶

³²⁴ *Diario El industrial*, edición miércoles 21 de septiembre de 1881, Año 1 Núm. 46, pág. 3.

³²⁵ *Diario El industrial*, edición miércoles 15 de Febrero de 1882, Año 2, Núm. 44, pág.4.

³²⁶ *Diario El industrial*, edición Miércoles 21 de Septiembre de 1881, Año 1 Núm. 46, pág.3



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Las calle principales

Cuando en algún libro o periódico encontramos que se menciona “las principales calles”, se refieren a las calles que bordean la plaza, la continuación de Lamar, hoy Prat, y su giro a Angamos, posterior Nuevo Mundo y hoy Matta. Era habitual, el uso de las calles principales para realizar actividades que fueran una expresión de sentimientos colectivos, principalmente de alegría por la celebración de alguna fecha conmemorativa, fiesta o por algún acontecimiento imprevisto que beneficia a la comunidad.

En una edición del periódico *La Asamblea*, se hace mención a este “usar las calles”, en este caso, para celebrar el “Día del Estudiante”. Era la primera vez que Antofagasta celebraba el día, y para ello después de los actos solemnes, en horas de la noche se aprestaron a recorrer las calles en un ambiente festivo: “A las nueve de la noche una larga columna de estudiantes en traje de carácter, recorrió las principales calles en simpática farándula”³²⁷.

Otro aporte a esta investigación es la que realizan escritores de la época como Salvador Reyes que en su libro *Andanzas por el Desierto de Atacama*, nos entrega una visión del Antofagasta que, según él, es la que se debe difundir. Su mirada es la de un ciudadano que retorna a la ciudad de su niñez en el primer tercio del siglo XX.

Habla de las ruinas de Huanchaca, de las instalaciones de la Melbourne Clark “yo llevaría a ese hombre por la Avenida Balmaceda y le mostraría los jardines y los bungalows del antiguo ferrocarril (...) Hay allí un ambiente propicio a la nostalgia británica”³²⁸

5.5.- Espacios urbanos significativos surgidos desde una mirada de las expresiones culturales de la época.

Sin duda aventurarnos a desarrollar este punto del capítulo no sólo ostenta abordar un campo perteneciente a otras disciplinas, que si bien innegablemente se

³²⁷ *La Asamblea*, edición Octubre 29 de 1916, Año 1, Núm. 4, pág. 3.

³²⁸ Reyes, Salvador: *Andanzas por* op.cit.pág 225.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

vinculan a la conformación de los modelos urbanos y edificatorios de una sociedad; creemos que es además una síntesis concluyente del trabajo desarrollado.

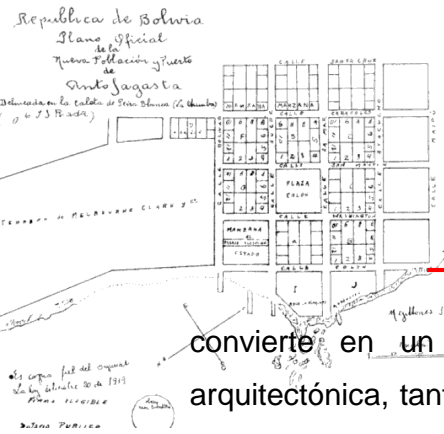
Variadas son las fuentes desde las cuales se puede desprender el valor que tenían para la comunidad ciertos espacios públicos de la ciudad, muchos de los cuales aún se conservan. Contamos con la información analítica tomada de textos escritos, en su mayoría por historiadores locales, también de periódicos y porque no decirlo de literatura. A pesar de que ella es un relato interpretativo de una imagen literaria de ciudad, sin ser un relato descriptivo.

Espacios urbanos significativos a través de un ciclo de la historia de Antofagasta.

El periodo seleccionado para el estudio fue el de la ciudad industrial y puerto. Un periodo que abarca alrededor de setenta años, y que como ya hemos expresado tiene la particularidad de haber sido el que hizo posible la consolidación del poblado.

En este desarrollo, que apunta a descubrir fundadamente el proceso vivido y lo realmente valorizado por el habitante, podemos precisar lugares que se mantuvieron en todos los periodos definidos por momentos significativos, desde la óptica histórica de la ciudad. Es indudable que no podemos dejar de mencionar la plaza Colón, lugar por excelencia reconocido como centro neurálgico de actividades colectivas de orden oficial y recreativo. Le sigue la plaza Sotomayor, inicialmente denominada la plaza del Ferrocarril, posteriormente la plaza del Mercado, una vez construida en una porción de ella el edificio destinado para mercado de abastos de la ciudad. La senda, circuito caminable entre la plaza Colón y del Ferrocarril, originada precisamente por el paso del primer ferrocarril, que salía de Antofagasta por la cuesta de San Mateo. Y el paseo de los muelles, cuyo valor era debido a la actividad que concentraba vinculadas a la actividad industrial, de viajes. Era un lugar de encuentro y esparcimiento.

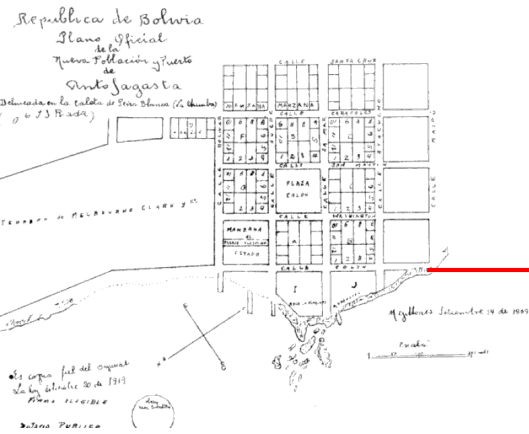
Y no podemos dejar de referirnos a la Avenida Brasil, actual parque, que primero era usada por los antofagastinos como la “Cancha de Carreras”. Otro lugar es la Vía del Ferrocarril, generada por el paso del tren y en cuyo desarrollo se podía hallar las más concurridas quintas de recreo de la localidad y soluciones edicatorias atípicas que impactan visualmente y hacen significativo su recorrido. Una vez trasladada la vía, se



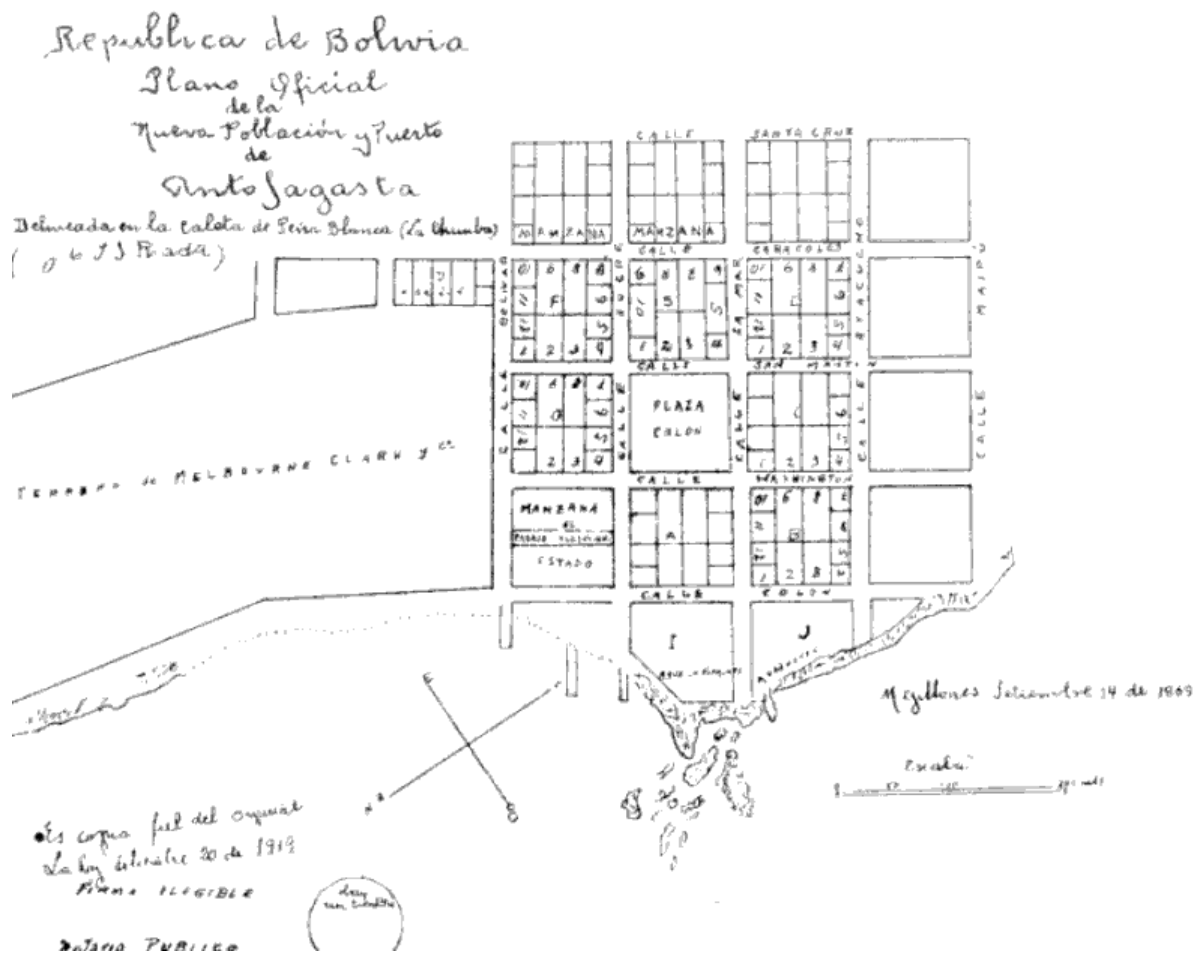
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

convierte en un paseo, más bien residencial pero de connotada presencia arquitectónica, tanto así que cuando cerró la Fundición Playa Blanca, el campamento de empleados emplazado en la zona costera, cercana a la Fundición, fue íntegramente trasladada a los barrios que daban directamente a esta vía.

Y por último no podemos dejar de mencionar el desaparecido Puerto Coloso, hoy sitio histórico, el cual era protagonista de los paseos dominicales de las familias antofagastinas, toda vez que comenzaron a llegar los vehículos a la ciudad, y previo a esto por paseos en caballos y cabriolés, publicados en los periódicos por módicos precios.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CAPÍTULO 6

EVOLUCIÓN DE LA IMAGEN



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La transformación de las ciudades es un acontecimiento inherente al desarrollo. No obstante, es la asimilación de sus aspectos valóricos y estructurantes esenciales los que permiten que ella siga, finalmente, siendo la misma. Antofagasta no escapando a ese fenómeno transformacional de las urbes, las razones de su comienzo y la permanente movilidad de su población producto del modelo en que basa su economía, ha sido sujeto de una aparente evolución sostenida en razones sin contenido valórico, sino más bien en aspectos situacionales efímeros, como la moda, la mayor de las veces, imperantes en realidades exógenas a nuestro continente.

Sin embargo, es posible detectar que es una transformación que preserva el lugar. Lo que muta es su imagen o más bien la imagen de sus partes. En otras palabras, no en su configuración morfológica sino más bien en su evolución tipológica y estilística. El lugar como tal se ha mantenido y con ello ha trascendido a pesar de la diversidad de usos que en algunos casos se ha dado.

Hemos estimado pertinente reiterar que la transformación de la imagen de estos lugares estuvo fuertemente incidida en los comienzos por las imposiciones de los empresarios que vinieron a trabajar en la zona. Consideramos importante señalar que fueron dos las razones que estimamos incidieron en esta brusca transformación de la imagen: la primera, el sentimiento de los habitantes de ser Antofagasta, un lugar más bien pasajero, que no perduraría en el tiempo, y la segunda, producto de la situación de pobreza de sus primeros pobladores, en general changos y algunos cateadores, que terminaron por cobijarse en autoconstrucciones que resultaron ser más bien precarias. Soluciones habitacionales, rápidas, prácticas y funcionales, sin ningún sentido estético, ni de perdurabilidad.

También hemos detectado que lo que marcó principalmente la estructura e imagen de los primeros lugares y su arquitectura, fue el resultado de la presencia de los ingleses, en su mayoría empresarios del salitre, y el ferrocarril, que traían su arquitectura inglesa de reminiscencias georgianas o la arquitectura inglesa de sus colonias para montar sus empresas y residencias.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Años más tarde, a principios del siglo XX, la arquitectura y los espacios públicos, ya tenían ciertas influencias estilísticas europeas. A principios de siglo comienzan a verse influencias europeas en las soluciones edificatorias, y en el diseño de los trazados de parques como el de la avenida Brasil, en virtud de los cambios operados por los arquitectos que estaban en Antofagasta. Es en este periodo que se construyen la Intendencia, el edificio de Correos, la Municipalidad, por nombrar algunos. Para efectos de este estudio abordaremos un caso que se compone del conjunto que abarca el muelle, la plaza Colón, las calles Prat y Angamos hasta la plaza del mercado o ferrocarril.

6.1.- Caso muelle-plaza Colón-Senda entre plazas-plaza del Ferrocarril

Este capítulo tiene un sentido analítico. Se compone de información acompañada de material fotográfico, a través de la cual queremos analizar la transformación del espacio público, y si el tiempo transcurrido ha afectado el reconocimiento de aquellos sectores de la ciudad, que una introspección historiográfica nos ha permitido identificar como importantes y acreedores de una particularidad que los hace reconocibles.

El caso de estudio comienza en el muelle, punto de partida que dio origen a la ciudad y conecta la costa, por calle Bolívar, al desierto salitrero. El tren y sus exigencias mecánicas dan paso al desvío de la ruta hacia la plaza Colón, continuando por calle Prat para culminar en la plaza del Ferrocarril.

Para entender el sector que refiere el recorrido, nuestro caso de estudio, es necesario remitirse a los planos de 1869 y de 1873. El primero muestra la ubicación del muelle respecto de la calle Bolívar, y el segundo la ruta que toma el tren desde calle Bolívar a la plaza del Ferrocarril pasando por la plaza Colón.

Por consiguiente este recorrido contiene el muelle, calle Bolívar, plaza Colón, calle Prat y Angamos, actual Matta y plaza del ferrocarril, como aquellos lugares objeto de profundización: área muelles, plaza Colón, recorrido Prat- Angamos y plaza del ferrocarril, todos ellos lugares importantes. Para partir, es pertinente destacar y reiterar que Antofagasta es una ciudad que se amolda a las necesidades propias de un



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

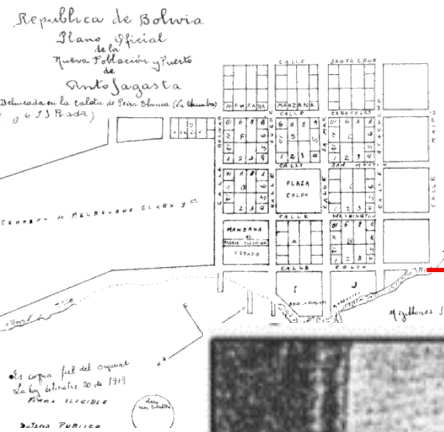
asentamiento industrial. *“Capitalismo económico y liberalismo político fueron los soportes ideológicos y de acciones practicadas de individuos y sociedades regionales asentados en el desierto provocando la consiguiente mutación de la relación cultura-naturaleza”*³²⁹.

El muelle y el tren son los dos elementos que fundan el orden de la ciudad. Se amoldan a las condiciones naturales del lugar, la topografía, la orientación respecto de la costa, pero no se supeditan a la traza, muy por el contrario, la trama se ordena en función de ellos. Es así, y como ya hemos visto en capítulos anteriores, que la supremacía del tren rompe la manzana y genera lotes de dimensiones irregulares y diferentes al resto del tejido delineado. Ya sabemos que el muelle fue ubicado en el lugar que mejor respondiera a la necesaria conexión con el interior explotado, y el trazado del tren, el que se necesitaba para su mejor desenvolvura y desplazamiento dentro de la ciudad.

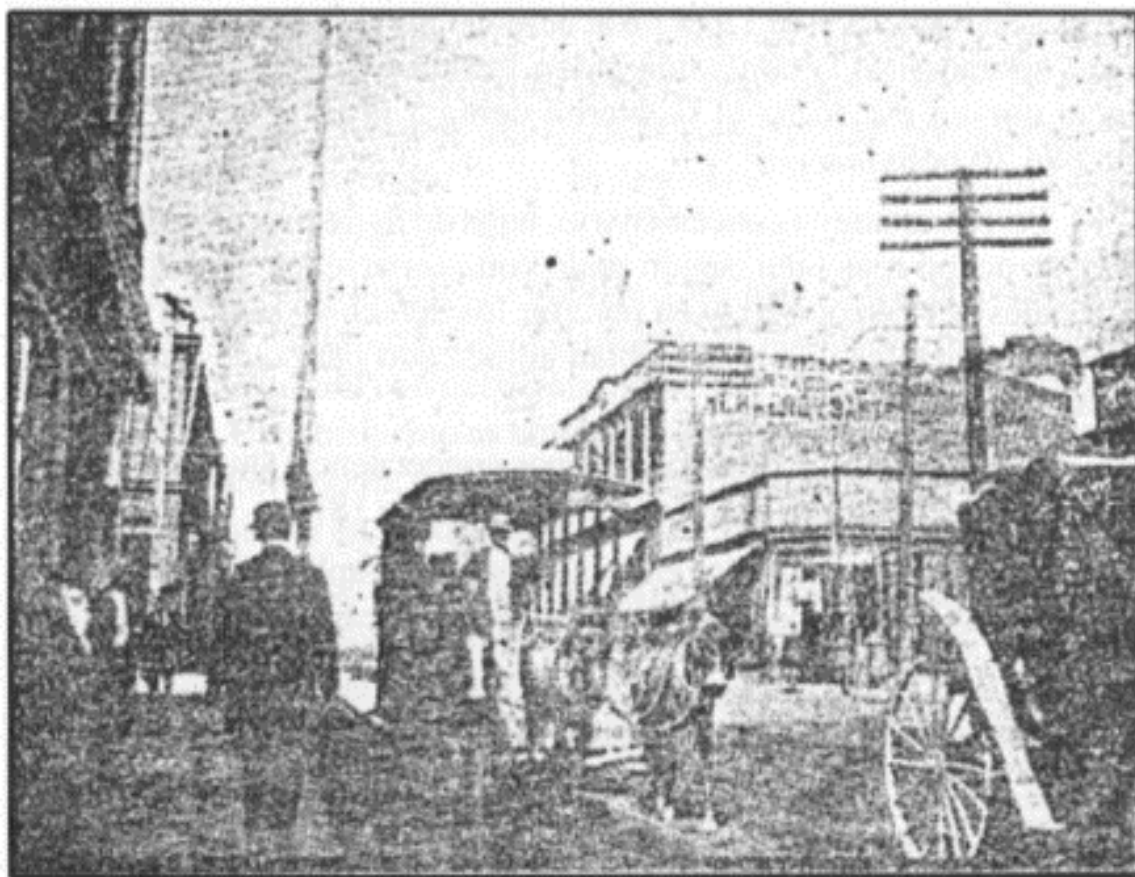
La imagen de la Antofagasta fundacional es la que dio la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, correspondiendo a la de un extenso asentamiento de estructuras industriales, emplazadas principalmente en la costa, donde predominaron los galpones, patios de acopios, chimeneas, y los muelles. Ubicado en los terrenos que se dispusieron para ello, al norte del eje Bolívar.

En una visión pragmática y utilitarista, ambos gestos urbanos, muelle y tren o carros de sangre, configuraron un sistema de espacios públicos. La imagen de ellos se conformó con expresiones arquitectónicas diversas, acorde a los tiempos. En esta imagen de ciudad industrial, donde la usina está lejos pero presente en las actividades de embarque y acopio, el tren que recorre la ciudad pasa a tornarse en algo poético, que recorre las calles de la ciudad, sus calles céntricas, las fundacionales y a pesar de lo contaminante, no desagrada a sus habitantes.

³²⁹ González Pizarro, José Antonio; “La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama”; *Revista de Geografía Norte Grande* N° 40, ISSN 0718-3402, 2008. Pág 23-46.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Ferrocarril Urbano de Antofagasta,
en el que se utilizó parte del material del F. C. de Mejillones a
Caracoles (1893).

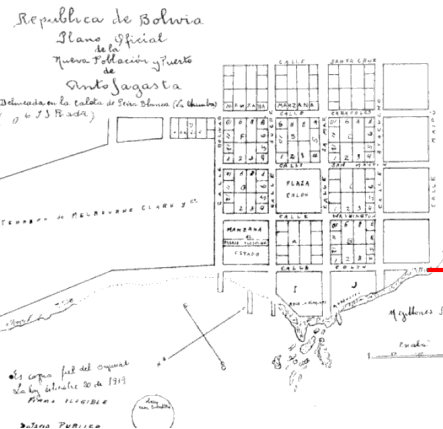
Fig.70: Ferrocarril Urbano de Antofagasta

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 170.

Los sitios fueron todos subastados y como ya hemos dicho, parte de ellos cedidos a instituciones del estado: “Los terrenos los adquirieron por medio de remate público, a razón de 24 bolivianos por manzana, distribuidas en 12 lotes y con un valor mínimo de 2 pesos bolivianos por cada uno”³³⁰. Arce nos relata detalles del resultado de la subasta:

“Sobre este punto dice en su artículo Echeverría y Reyes: “desde el 21 a 1 30 de junio de ese año (1869) una Junta oficial que vino de Cobija procedió al remate de los terrenos de este puerto (Antofagasta), a razón de 24 bolivianos por manzana. Subastaron las siguientes personas: José Santos Prada, S. E. Zeballos, Manuel Barrau, Marcos Chandía, Berard, Eduardo Araya, J. de D.Durte, Wenceslao Vidal, Manuel Antonio de Lama, Antonio Vidaurre, A. Chandia, José María

³³⁰ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.85.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Lanza, Agustín Vizcarra, Florencio Li, Juan Alipas, J. Pinillos, José Parra, Joaquín Prado, Hilario Rubio, Francisco Pinillos, Zoilo Vidal, Cardemio Tabora, Máximo Ondarza, Domingo J. Machado y Juan López³³¹.

En la mayoría de las sesiones del Concejo Municipal, desde el año que parte la subasta, se aborda a lo menos una petición de un particular para la adquisición o disputa de un terreno para vivir, lo que da cuenta del creciente interés de las personas en asentarse en esta ciudad. El que resolvía cada caso, era el Director de Obras Públicas designado por el Concejo municipal para ello. La siguiente imagen muestra un fragmento del Acta municipal, la del 12 de octubre de 1875, en cuyo segundo punto se anota una de las peticiones que se hacían a propósito de la subasta.

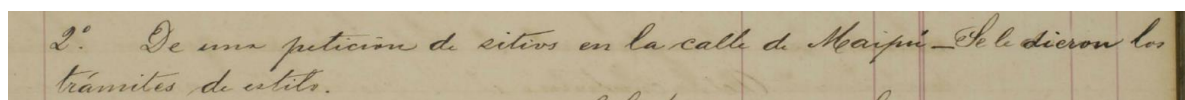


Fig.71: Fragmento Acta municipal del 12 octubre 1875.

Fuente: Libro de Actas municipales. Disponible en <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Esta imagen ejemplifica uno de los casos tratados en Concejo Municipal, en este caso en punto 2º del acta del 12 de octubre de 1875.

6.1.1.- Muelle

El muelle es el punto de inicio de este sistema que configura un recorrido y desde el cual nace la ciudad. La construcción del primer muelle queda en manos de José Santos Ossa. Todo se inicia cuando una vez descubierta la veta por cateadores dependientes de José Santos Ossa, éste se asienta en Caleta La Chimba con la intención de planificar la extracción del nitrato del desierto. El gobierno le exigió que se hiciera cargo del muelle y todas las instalaciones que fueran necesarias para sus operaciones: *“Fue también en los finales de este año que la sociedad formada por Ossa, Puelma y Lama empezó la construcción de un pequeño muelle en la caleta. Esta obra ha requerido el concurso de algunos operarios y su instalación en viviendas improvisadas, necesitándose también de una pulpería, dato que encontramos en Ossa Borne (hijo de Ossa), para atender las necesidades de los trabajadores.”*³³². El primer paso fue el de solicitar la concesión al

³³¹ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit pág. 65.

³³² *Ibíd.*, págs.50-51.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

gobierno boliviano de los terrenos donde se realizaría la exploración, la cual data de fecha 18 de septiembre de 1866, y expone:

“Legación extraordinaria especial de Bolivia en Chile. Vistos.,etc.

He acordado hacer a dichos empresarios las concesiones siguientes:

1º: La posesión y goce de los territorios en que se descubran depósitos de salitre y de bórax, en cuanto sean necesarios para la explotación de ambas sustancias, con tal que la extensión que ocupen en sus labores sea continua y no pase de cinco leguas cuadradas, cuyo rumbo y demás circunstancias se designarán en el acto de suministrársele la respectiva posesión, y 2º Una extensión de cuatro leguas cuadradas de terreno en la quebrada de San Mateo, que desemboca en la caleta de La Chimba, situada como a ocho leguas al sur de la bahía de Mejillones, que los concesionarios podrán destinar a cualquiera especulación agrícola que sea posible planten allí, con la precisa condición de habilitar dicha caleta, construyendo de su cuenta un muelle que debería servir al tráfico público y reputarse propiedad del Estado. Excepcionase los depósitos de guano que se encuentren en el territorio que comprenden las dos concesiones precedentes, sobre los cuales regir las disposiciones vigentes o las que en adelante se dictaren en conformidad al Tratado de Límites concluido entre Bolivia y Chile.-

*MARIANO DONATO MUIQ0Z.- EUGENIO PACHECO, Secretario de la Legación”.*³³³

Los concesionarios tenían que disponer recursos para la construcción de un muelle destinado al uso público y otro para los trabajos de la industria. La sociedad construyó un pequeño muelle, el de la Compañía de Salitres, una vivienda, una pulpería, una bodega de herramientas y chozas para trabajadores, todo esto por los años 1866 y 1867³³⁴. *“hubo carpas de lona, se levantaron después cuartuchos de alerce y en seguida barracones de calamina usada y hasta de latas de tarro”*³³⁵.

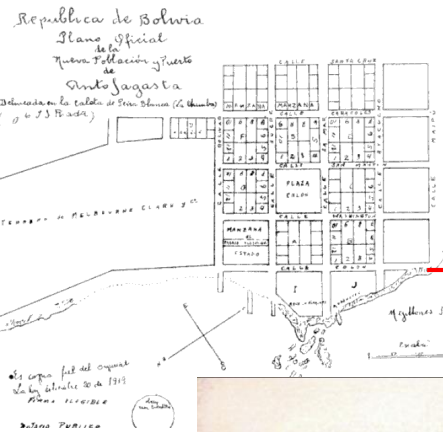
Según historiadores como Bermúdez es en este momento que comienza el poblamiento de Antofagasta. La vivienda de lata estaba emplazada frente al muelle, en los terrenos que después pertenecieron a la compañía de salitres, en los sitios que hoy ocupa el FCAB³³⁶. Había una bodega que estaba al lado del muelle, el primero de hizo Ossa. Esto era más cerca de la costa. Eso era la caleta entre 1866-1867.

³³³ Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre...* op.cit pág. 56.

³³⁴ *Ibíd.* pág. 50.

³³⁵ *Ibíd.* pág. 57

³³⁶ Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

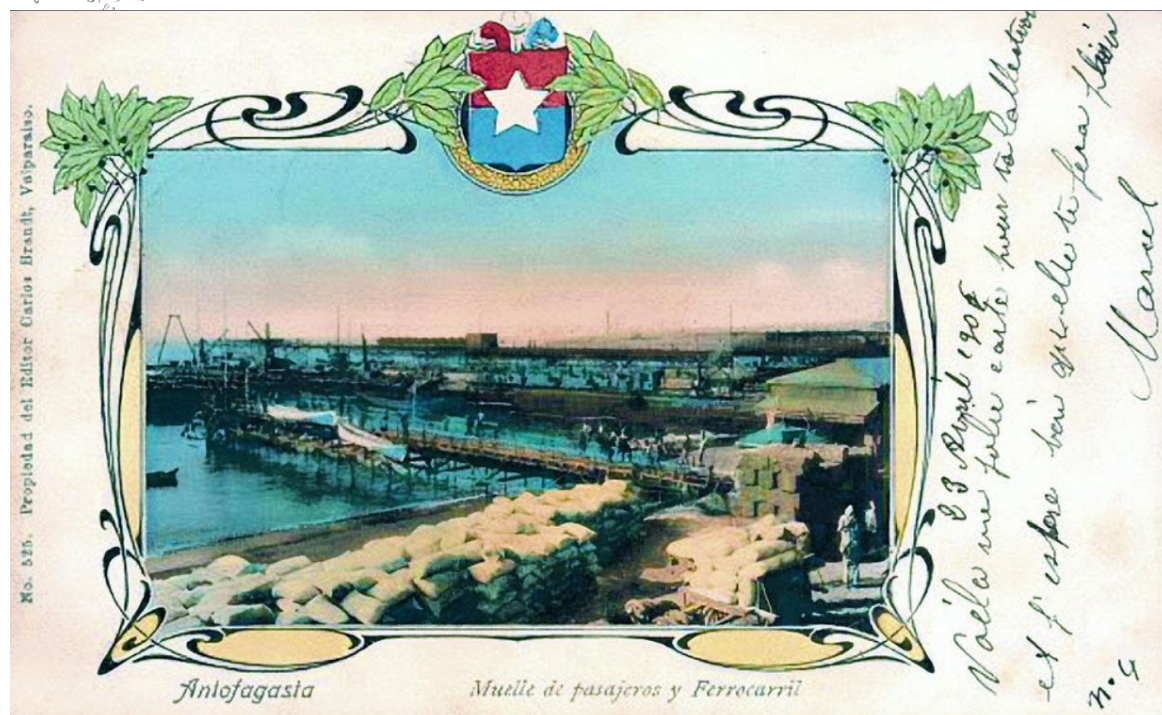
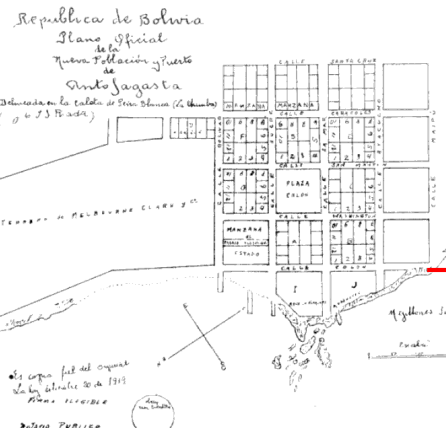


Fig.72: Postal del Muelle de pasajeros y Ferrocarril, 1908
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/4250868356>

Vino más tarde una segunda solicitud de Ossa al gobierno boliviano por concesión de terrenos desérticos para nuevas explotaciones. Esto fue resultado de las negociaciones que ya había comenzado a hacer con algunos inversionistas, puesto que lo que necesitaba era más capital que le permitiera acelerar los procesos de extracción, mejorar la infraestructura industrial y de apoyo, y aumentar personal. Las negociaciones tendrían fruto, sólo si contaba con un negocio a mayor escala y que por consiguiente asegurara mayor rentabilidad en las ventas.

Ossa inicia el trámite al amparo de su socio Francisco Puelma, ingeniero químico chileno quien pide al gobierno boliviano, a través del abogado Manuel Tovar, el 11 de junio de 1868, permiso para explotar las salitreras en Salar del Carmen, exponiendo en su carta lo siguiente:

“Ningún descubrimiento con más razón que este merece la preferente atención del gobierno, puesto que es debido a los más enérgicos y perseverantes esfuerzos de la voluntad del hombre en lucha con la naturaleza más ingrata y con el poder más formidable, como es el desierto de Atacama. Ningún descubrimiento de la ciencia ni



Tesis Antofagasta, ciudad y arquitectura. Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

del arte, debido sólo a los esfuerzos del cálculo, sobre principios inmutables y en la tranquilidad del gabinete o laboratorio, puede ser comparable con el que es debido al triunfo del poder del hombre sobre los elementos de la naturaleza más rigurosa, habiendo empleado en esta campaña los años más florecientes de la vida, tal vez el patrimonio y porvenir de su familia. Es necesario, Excelentísimo Señor, internarse veinte o treinta leguas solamente en ese Sahara de Bolivia, en lugares donde la planta del hombre no había penetrado nunca, donde no hay recursos para la alimentación, donde no se encuentra una gota de agua con que aplacar la sed, ni un árbol, ni una gruta que haga sombra; en donde el espíritu del hombre más animoso se llena de espanto ante la formidable naturaleza que le rodea; es necesario tomar en consideración todo esto para valorizar debidamente los sacrificios y desembolsos que ha debido hacer el hombre que se ha propuesto descubrir para nuestra patria un valioso artículo de explotación en sus entrañas, venciendo todas las dificultades, afrontando todos los peligros y haciendo varias veces abnegación de su vida misma en persecución de su idea”.³³⁷

El gobierno boliviano dictó la concesión bajo la condición nuevamente de construir a sus costes todo lo necesario para este aumento de la producción. Esto se ve refrendado en la patente extendida por el Ministerio de Hacienda de Bolivia:

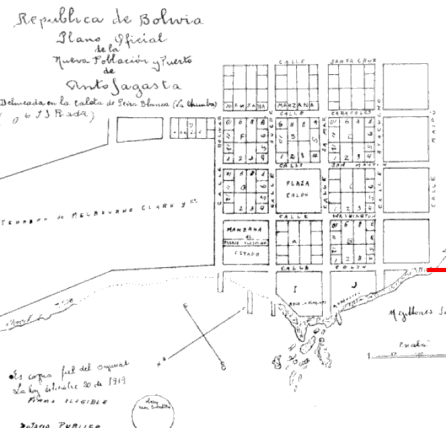
“MINISTERIO DE HACIENDA - La Paz, Septiembre 5 de 1868
- Vista en consejo de Ministros la propuesta anterior y con lo expuesto por S.S.I. el Fiscal General de la Republica: Se concede a la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama el privilegio y franquicias que ha solicitado por medio de su representante el Sr. Manuel José Tovar, para establecer una vía carretera de 30 leguas en dicho desierto, con sus respectivas estaciones y trenes, entendiéndose esta concesión con las ligeras modificaciones siguientes:

1° La exclusiva de 20 años pedida por la Sociedad en el artículo 5° de la propuesta, se limita a 15 años, que es el máximo que la ley otorga.

2° La adjudicación de terrenos de que habla el artículo 7°, se concede en la extensión de una legua de latitud en toda la longitud del trayecto de la vía carretera, en el lado que la compañía eligiese, quedando igual dimensión para el Estado al lado opuesto.

3° La exención de pagar derechos de importación y exportación, a que se refieren los artículos 11 y 12 durará el mismo tiempo de los 15 años del privilegio, fenecido el cual quedará libre al Estado para imponer al tráfico los derechos que juzgue convenientes. Admitidos que sean por el ocurrente los términos de la presente resolución, mediante una declaración verbal o escrita, el Sr. Prefecto del

³³⁷ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.63.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Departamento de Cobija mandará otorgar la respectiva escritura pública, con inserción de las bases de la propuesta e intervención del Ministerio Fiscal. Tomada razón, devuélvase.

*Rubrica de S.E.- P.O. de S.E.- Muñoz.- Rojas Lastra."*338

A contar de ese momento se instala de un modo más profundo, el acento industrial de la caleta. Comienza la construcción de las instalaciones tanto en el desierto como en la bahía, y se intensifica el aumento poblacional. Bermúdez describe este aumento:

*"Puede deducirse de muchos antecedentes y especialmente del que acabamos de citar, que la población estable hacia la segunda de mitad de 1868 no era superior a unos pocos cientos de personas. Se componía principalmente de cargadores del puerto, carreteros, carpinteros, operarios en diversas construcciones, peones ocupados en servicios de acarreo de materiales, unos pocos empleados de la compañía salitrera y algunos comerciantes, a los que debe agregarse la gente de paso al interior"*³³⁹

Las instalaciones de esta empresa, la sociedad exploradores de salitre, se ubicaron en sitios que habían sido adquiridos por Manuel Antonio de Lama el año 1869.³⁴⁰, quien fue el primero en construir una vivienda en lata - restos de tambores- en la caleta, que después sirvió de refugio a diversos administradores enviados por el gobierno boliviano, cuando ya se requería para supervisar las aún incipientes faenas portuarias, y que en todo caso vivían en Cobija. La construcción de Lama la expone Bermúdez:

*"No recuerdo bien si fue el año 66 ó 67, estando en compañía de don José Santos Ossa y del Chango López, en la playa que es hoy Antofagasta, edifiqué la primera casa que hubo allí, cuando aquello no era más que una playa desierta. Dicha "casa" era de hojas de lata, de tarros de parafina, con palos enterrados en el suelo, y el techo lo sujeto con piedras para que no se lo llevara el viento"*³⁴¹

La idea de un muelle para desembarcar el salitre en la cantidad que se extraía, estaba aún alejada de ser una realidad por cuánto el gobierno boliviano, había dispuesto intercambiar portuariamente en Cobija. Por otro lado, la necesidad de tener un muelle mayor para pasajeros, también aumentaba con una serie de hechos domésticos como el

³³⁸ Ibídem. Pág. 64.

³³⁹ Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes de...* op.cit. pág. 61.

³⁴⁰ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.74.

³⁴¹ Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes de...* op.cit. pág 49.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

traslado de los trabajadores de las pampas por mar a Antofagasta, debido a que los lugares de residencia de la mayoría de ellos, era Cobija, que ya estaba consolidado como un poblado. Producto de ello, la caleta La Chimba recibió su primer vapor el año 1869: *“Este acontecimiento-la llegada del primer vapor-digno de ser recordado, fue a fines del año 1868. El esperado barco fue el “Perú”, que hasta hace algunos años existía como pontón en el puerto del Callao, y el capitán que lo comandaba era el experto marino inglés Mr. W. H. Blunfield, muy conocido en la costa del Pacífico”*³⁴²

El 19 de marzo de 1869, en alianza con los señores Guillermo Gibbs, Melbourne Clark, Jorge Smith y Agustín Edward se firma la sociedad Melbourne Clark y Cía con cuyos capitales se concretó la culminación de la materialización del ferrocarril y del muelle con la envergadura que se necesitaba para embarcar todo el nitrato que era extraído de la pampa, dejando atrás el muelle de la Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, que construyó en 1872, que se usaba para cuestiones menores del rubro. El muelle de la Melbourne Clark, fue construido por la compañía británica del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) y por ingenieros ingleses traídos por la misma compañía: *“El primer muelle de Antofagasta se construyó en 1875, teniendo un largo de ciento treinta y siete metros y un ancho de diez a catorce, y una altura cercana a los dos metros sobre la alta marea. Sirvió a las operaciones militares del conflicto de 1879-1883 y fue reparado en 1890”*³⁴³.

Le siguió el muelle fiscal que se construiría con fondos del estado. En acta municipal de la sesión del 3 de noviembre de 1874, en el punto 1, el concejo acuerda dar un plazo de 30 días para que se presenten propuestas para la construcción del muelle público: *“11° se acordó pedir propuestas por el término de 30 días para la construcción del muelle público, sujetándose al plano aprobado por la municipalidad, quedando este i los demás datos relativos a apreciación del público en sala municipal”*.³⁴⁴

En el libro de actas municipales del 2 de julio de 1877, en su punto 8°, se indica que el Sr. Puelma, miembro del Concejo municipal, informa al salón que se terminaron las obras del muelle público, lo que se transcribe textualmente: *“8° El señor Puelma da*

³⁴² Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.79.

³⁴³ González Pizarro, José Antonio; “La conquista de una frontera...”, op.cit pág. 23-46

³⁴⁴ Como dato, en libro de Actas Municipales de fecha 24 diciembre de 1874, se informa al Salón que no se aceptaron las ofertas de la Empresa Orchard ni Ricardo Saldaña, puesto que ambas no presentaban la fianza que se les solicitaba. <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

cuenta a la sala de haberse terminado los trabajos de construcción del muelle público, así como el de letrinas. El concejo acordó agradecer al Señor Puelma, por la importante cooperación que ha realizado en esta obra, la cual reportará inmensos bienes en favor le comercio en general”³⁴⁵

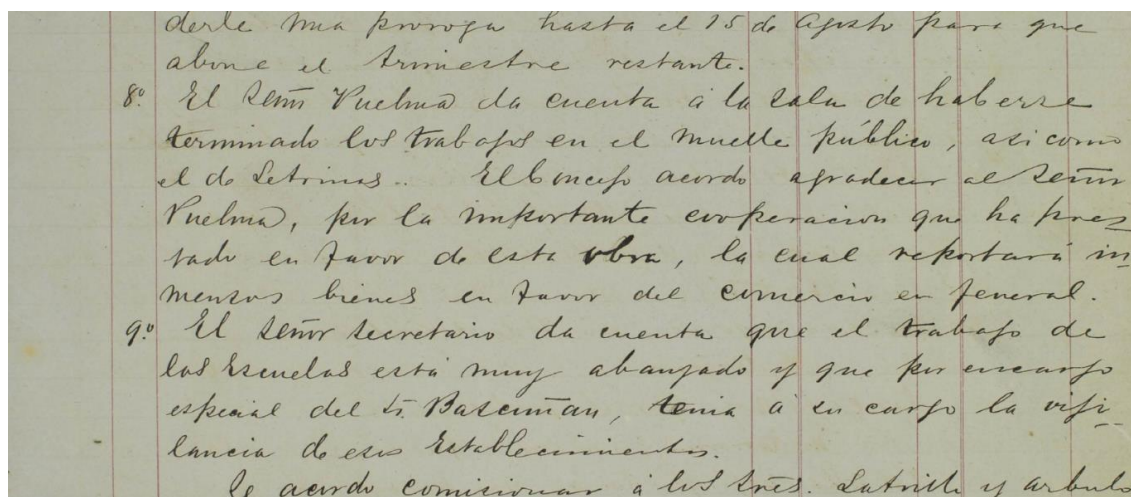


Fig.73: Fragmento de Acta Municipal del 2 julio 1877

Fuente: Libro de Actas Municipales. Disponible en

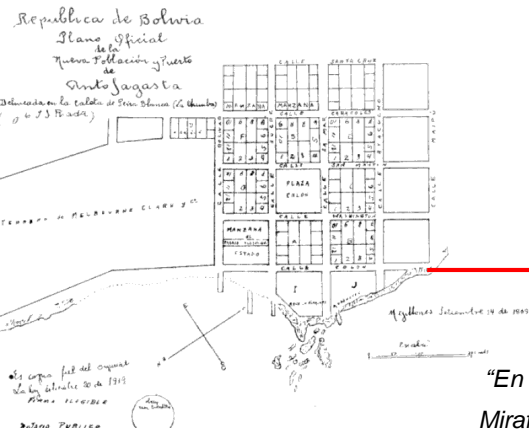
<http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

El muelle fiscal estaba situado frente a la entrada de la calle Bolívar y a su lado, a la izquierda, el muelle de la Compañía salitrera, el de la Melbourne Clark. Frente a los muelles, cruzando la calle, en la esquina de Colón con Bolívar estaban ubicados los edificios que se relacionaban directamente a las actividades aduaneras: el edificio de la Capitanía de Puerto, Aduana y Resguardo. Esta primera manzana estaba dividida por pasaje Sargento Aldea. Hacia el sur, la manzana que da a calles Sucre y Lamar, estaba ocupada por algunas bodegas y por los Bancos de Dorado y Wolkmar, Escobar, Ossa y Cía. y Edwards y Cía., estos dos últimos enfrentando la plaza Colón. Bermúdez dice: “Se ve que desde el principio esas dos primeras manzanas concentraban la actividad administrativa, portuaria y mercantil”³⁴⁶.

El resto de muelles que conformaron la imagen de la bahía se construyeron casi sucesivamente, siendo todos de propiedad privada, llegando la poza a tener 9 muelles, dentro de los cuales, sólo uno era fiscal, el de pasajeros. González, describe el escenario:

³⁴⁵ Libro Acta Municipal. Sesión del del 2 julio 1877.

³⁴⁶ Bermúdez Miral, Oscar: *Orígenes históricos de...* op.cit. pág. 92.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

“En el curso de los acontecimientos bélicos fueron levantados otros muelles. El Miraflores se construyó producto de la concesión hecha a Rafael Barazarte en 1881 y que todavía permanece en la antigua Poza. Su extensión es de 172 m por 13 m de ancho. Fue construido por Laureano Oyanedel. A fines de 1882 se construyó el muelle de Bellavista, vinculado a la Compañía Beneficiadora de Metales, y más tarde adquirido por la Compañía de Ferrocarriles, que le hizo modificaciones alcanzando una extensión de 150 m. A fines del siglo XIX esta última empresa acometió la construcción de un malecón de ciento quince metros.

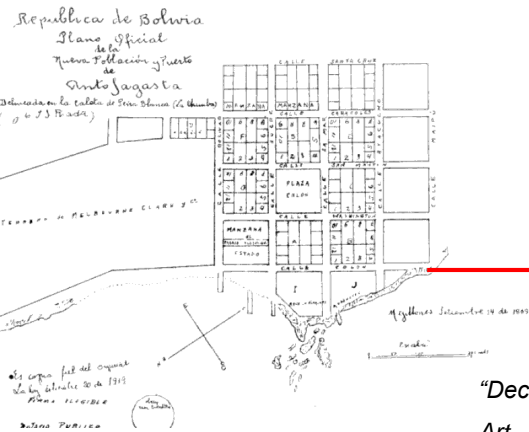
The Lautaro Nitrate Co. obtuvo la autorización de contar con su muelle en 1913 y construyó uno de 60 m de largo por 8 m de ancho. Este se vino a unir a otro construido tres años antes por The Pacific Steam Navigation Co., de 115 m de largo por 14 m de ancho.

A mediados del decenio de 1920 el panorama de los muelles en pleno renacer de la industria del salitre era de cambios de dueños y construcción de otros: Salitre de la Cía. Salitre de Antofagasta, Bellavista y Ferrocarril del F.C.A.B., Lewis de la firma Lewis & Co., Miraflores de The Nitrate Agencies, Barnett de la firma Barnett & Co., y Yungay de la Sociedad Marítima Muelle Yungay.”³⁴⁷

Antofagasta continúa su poblamiento al ritmo de sus circunstancias. Sin embargo, en 1869, al desaparecer prácticamente Cobija por todos los hechos que hemos narrado se escoge finalmente Antofagasta como muelle³⁴⁸. Para ello se dicta un decreto que lo regula, pudiendo ese acto haber sido el paso decisivo para comenzar con la construcción de una ciudad dejando atrás su condición de campamento minero. *“La gran afluencia (de población) se produjo en 1871 cuando La Chimba se convirtió en el puerto de embarque de los minerales, aunque todavía una parte de estos se embarcaban por Cobija.”³⁴⁹* Nótese que lo que dicta el decreto, en ningún momento hace referencia a las desventajas que tiene Cobija respecto de Antofagasta, sino sólo regla las condiciones sobre las cuales operaran los intercambios y los controles a los que estarán sometidos, que por cierto están físicamente establecidos en otras localidades, demandando tiempo de traslado para las debidas fiscalizaciones y/o pago de impuestos aduaneros. El siguiente es el decreto fechado el 8 de mayo de 1871:

³⁴⁷ González Pizarro, José Antonio; “La conquista de una frontera...”, op.cit. pág. 23-46

³⁴⁹ Bermúdez Miral, Oscar: *Orígenes históricos de...* op.cit. pág. 101.



Tesis

Antofagasta, ciudad y arquitectura.

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

“Decreto:

Art. 1° Son declarados puertos menores de comercio, el de Tocopilla y la Caleta de la Chimba, quedando habilitados y abiertos al comercio de todo el mundo. Podrán desembarcar en ellos toda clase de mercaderías que vengan del exterior y los artículos que se dirijan al asiento mineral de Caracoles y sus adyacentes.

Art.2° Para el desembarque y descarga en los puertos habilitados, se solicitará permiso de la Aduana de Mejillones, para el de la Chimba, y de la de Cobija, para el de Tocopilla.

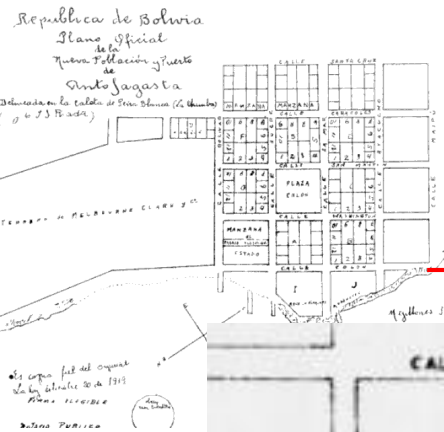
Art.3° Para el aforo de las mercaderías que adeudan derechos, se constituirá, respectivamente, a bordo de los buques que conduzcan el cargamento, uno de los vistos depositarios de la Aduana de Cobija, o el vista de Mejillones, concurriendo constantemente a este acto los capitanes de puerto y los Administradores respectivos, cuantas veces puedan.(...) El Secretario General queda encargado de su ejecución y cumplimiento, mandándolo publicar y circular a los Agentes Diplomáticos y Consulares de Bolivia en el Perú y Chile.

Es dado en la ciudad de Cochabamba, a los 8 días del mes de mayo de 1871.- Agustín Mora1es.- (Refrendado).- El Secretario General.- Pedro García.- Es conforme.- El Oficial Mayor.- Donato Vásquez.”³⁵⁰

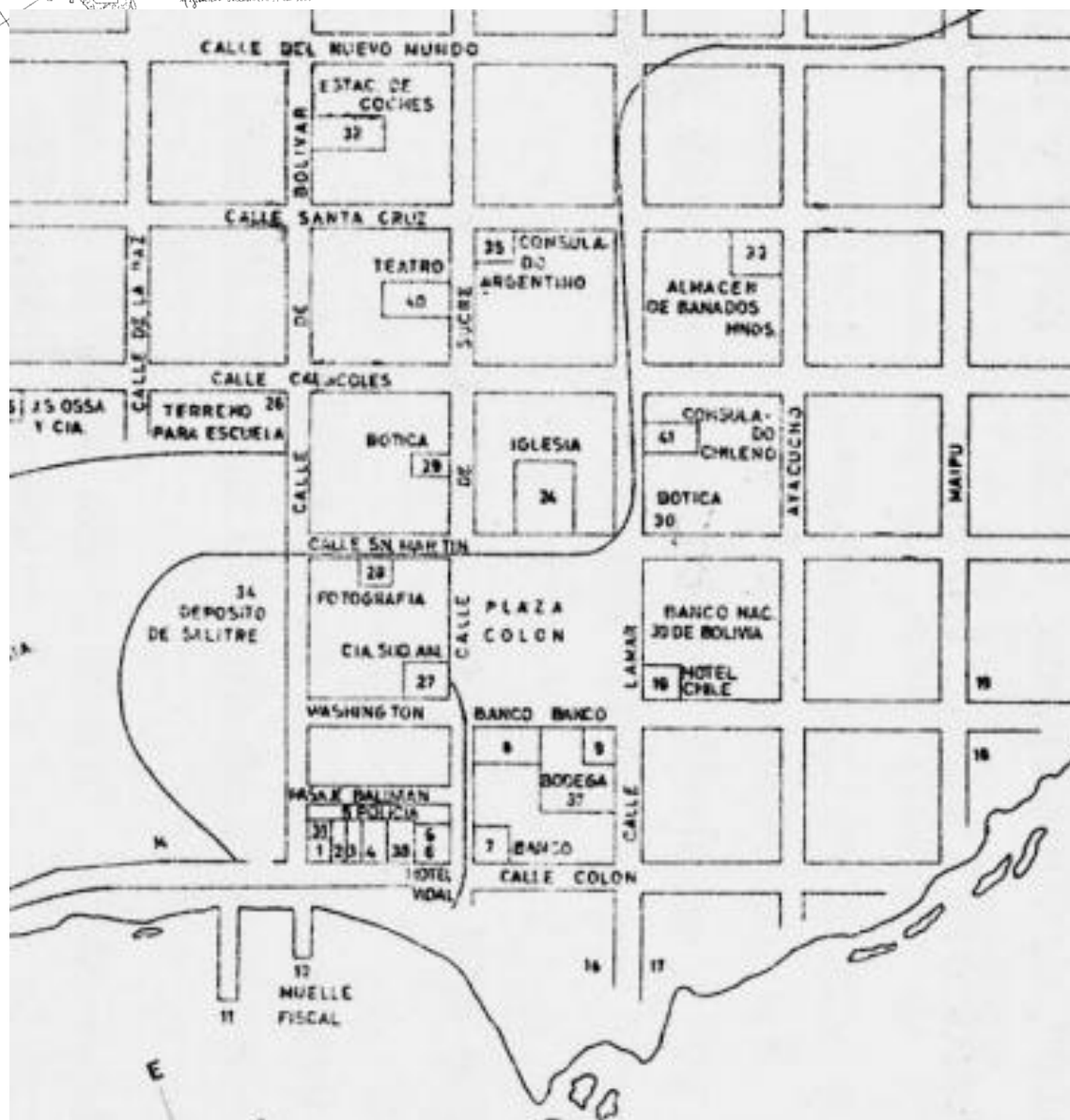


ig.74: Imagen aérea Antofagasta 1930.
Fuente: Antonio Ljubetic

³⁵⁰ Ibídem., pág. 107.



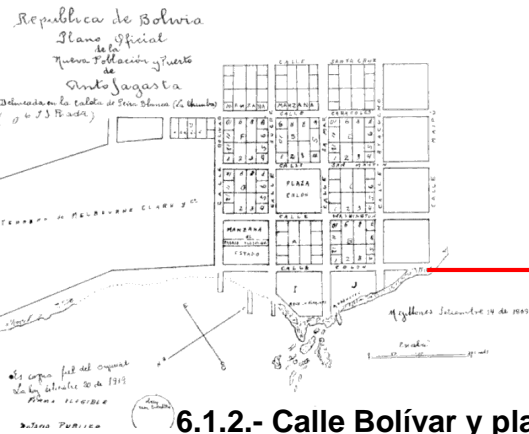
Tesis Antofagasta, ciudad y arquitectura. Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



1. Capitanía.
2. Aduana.
3. Resguardo.
4. Almacén fiscal.
5. Cuartel de Policía.
6. Hotel Vidal.
7. Banco Dorado y Wolkmar.
8. Banco Escobar, Ossa y Cía.
9. Banco Edwards y Cía.
10. Hotel Chile.
11. Muelle de Melbourne Clark y C°.
12. Muelle fiscal.
13. Máquina de la Estrella.
14. Máquina de Melbourne Clark y C°.
15. Máquina de Machado.
16. Máquina de Moreno.
17. Máquina de Neuman y Cía.
18. Máquina de Lureling.
19. Maestranza.
20. Máquina de Rezca.
21. Máquina de Fuentes.
22. Máquina de Neves.
23. Máquina de León Prado.
24. Iglesia.
25. Casa de J. S. Ossa.
26. Terreno para escuelas.
27. Agencia de Vapores Sudamericana.
28. Fotografía.
29. Botica.
30. Botica.
31. Agencia de Vapores Ingleses.
32. Almacén Bañados y Cía.
33. Estación de coches.
34. Depósito de salitre.
35. Consulado argentino.
36. Lazareto.
37. Bodega de Las Descubridoras.
38. Bodega de Lichtenstein.
39. Banco Nacional de Bolivia.
40. Teatro.
41. Consulado chileno.

Fig.76: Extracto libro: *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*, y fragmento de plano 1873 que muestra usos del sector.

Fuente: Bermúdez, Oscar. *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*, Chile, editorial Pampa Desnuda, 1984, pág. 94.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

6.1.2.- Calle Bolívar y plaza Colón

Tras las primeras instalaciones construidas por Ossa, todas en calle Bolívar, el poblamiento de la ciudad se hacía con el orden establecido en el plano de 1869. En reiteradas ocasiones dentro de esta investigación, hemos dicho que la calle Bolívar debe su importancia al ser la que conecta con el interior y genera entorno a ella todas las instalaciones asociadas al salitre, y que dieron sustento al origen de este poblado. Era el camino de las carretas, primer medio de movilización de personas, provisiones y salitre. Arce la describe:

“El camino o huella carretera que tomaban las carretas al salir de este puerto, es el que queda al norte de la población, (...) y que se interna tras el Cerro del Ancla, por la Quebrada del Salar.

En los días de las festividades patrias de Bolivia y Chile, el 6 agosto y 18 de septiembre, respectivamente, constituía un espectáculo muy pintoresco ver los “retazos” que salían o llegaban con sus carretas completamente engalanadas con banderas chilenas y bolivianas, pues cada “capataz” se esmeraba, a porfía, en arreglarlas lo mejor posible.

El servicio no se limitó solamente al mineral de Caracoles, sino que se hizo extensivo también a 10s de Huanchaca, Pulacayo y a algunos centros mineros y comerciales de Bolivia”³⁵¹

Para el año 1870 la Melbourne Clark y Compañía tenían en este puerto una gran casa para los empleados, 15 casas para los trabajadores, 4 bodegas, 6 canchas con capacidad para 12 toneladas cada una, otra más grande en que se depositaba el salitre que llegaba del Salar, 60 carretas, 60 mulas y 50 bueyes para el servicio de las carretas, un corral con capacidad para 200 animales, una botica y una planta condensadora de agua dotada de 4 calderos y con capacidad para destilar diariamente 5 mil galones de agua dulce³⁵². Todas estas instalaciones estuvieron ubicadas en calle Bolívar, en el costado norte colindando con calle Colón, en los terrenos de la compañía salitrera. Las viviendas para empleados de alto rango eran también industrializadas, construidas en pino oregón con algunas combinaciones de roble y pino insigne. Todas ellas datan de

³⁵¹ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág 281-282.

³⁵² Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes históricos de...* op.cit. pág. 79.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

principios de siglo. Son de uno y dos pisos cada una y planta rectangular, de estilo georgiano.

En esta época continuaban haciéndose nuevos remates de terrenos y adjudicaciones gratuitas. A fines de 1871, al amparo de órdenes gubernativas se adoptaron varias disposiciones relativas a los terrenos en que ya se había construido y sobre aquellos que aún estaban desocupados, dando plazos perentorios para empezar con las construcciones. Se establecía, además, un canon de arrendamiento sobre los sitios ocupados y que habían sido adquiridos por subasta. Esta política de estado apuntaba a que en el corto plazo se fueran edificando las manzanas dejando atrás la imagen despoblada del centro. Bermúdez expone:

*"Así también, los que fueron adjudicados a título gratuito pagarían 10 centavos al mes por cada metro, en la manzana de las calles del centro, desde la playa 4 cuadras para arriba, y la mitad en las demás manzanas". Y se advertía que "la distribución de sitios se haría en lo sucesivo con vista al plano que se ha formado"*³⁵³

Calle Bolívar y el sector de la plaza Colón concentra principalmente actividades, industriales y comerciales. El plano de 1873 que muestra el destino de algunos lotes, además que advierte lo inicial del poblamiento de La Chimba o Antofagasta y que en el sector cercano al muelle se emplazan un sinnúmero de bodegas vinculadas a la actividad salitrera; se aprecia que el sector de la plaza, va incorporando aquellas actividades, que si bien, siguen siendo resultado de la actividad principal que mueve el puerto, ya se está orientando a cubrir necesidades de apoyo directo e indirecto a la actividad industrial, así como las propias y/o básicas de un grupo humano. Ejemplo de ello es la iglesia (que desde el delineamiento del poblado en 1869, se le asignó el sitio que mantiene hasta la actualidad), bancos, boticas, hoteles, comercio mayorista. Incluso llegó a estar emplazado al lado de la iglesia un cuartel de policía. Respecto de esto Arce relata: *"Cuando fue la ocupación chilena, en 1879, este edificio aún no estaba terminado, y el único cuartel que existía era el que estaba situado al lado de la Iglesia"*³⁵⁴.

³⁵³ Ibídem. pág. 92.

³⁵⁴ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág.231.

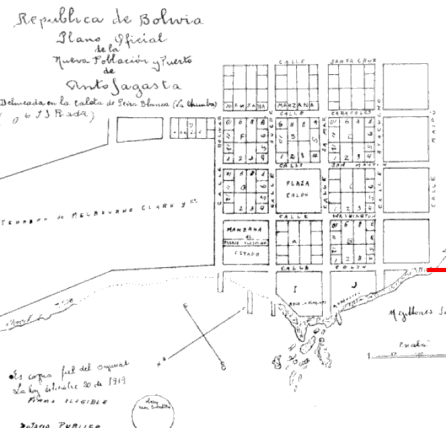


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Para el año 1914, en un acercamiento realizado del plano comercial inserto en esta investigación, pudimos constatar que continúa emplazada frente a la plaza la iglesia, y se suma la intendencia, bancos, fundiciones, maestranzas, farmacias, agencia de aduana, tiendas, almacenes de abarrotes, agentes comerciales de salitreras, bodegas, juzgados de letras, telégrafo, centros (sociales), hoteles, proveedores de ganado (carnicerías), correo, cables, etc.

Entre Bolívar, la plaza Colón y las calles que llegan a ella, prevalecen las actividades de hotelería, servicios de cables, agentes comisionistas, un sinnúmero de negocios orientados a abastecer a la población de sus necesidades básicas de alimentación, de salud (boticas) y financieras, bancos, algunos servicios públicos, y algunas casas importadoras. Esto último dado el poder adquisitivo de los dueños de estas tiendas, quienes al momento de las subastas disponían de los recursos necesarios para adquirir lotes de grandes tamaños, y ubicados frente a la plaza para aprovechar la concentración del flujo de las personas que transitan el área, y así tener más y mejores oportunidades de negocio, ventas y/o promoción de sus productos. Arce nos entrega un detalle con la ubicación, casi exacta, de locales comerciales, tiendas, hoteles, etc.:

“Don Domingo y don Francisco Machado poseían un gran negocio de tienda mercaderías surtidas en la esquina Bolívar y Washington, donde estuvieron (...) las oficinas de la “Chile Exploration Co.” (...) a continuación, una panadería, en el sitio preciso donde estuvo el “Hotel Belmont”. Estos señores tenían otro pequeño almacén en la esquina naciente de las calles Condell y Maipú. (...) Don Rodrigo Antonio Neves, (...) se establecieron con un gran almacén en la esquina donde está ahora Duncan Fox y Co. (esquina Sucre con Washington). (...) Don Santos Cienfuegos, propietario del almacén (...) calle Sucre entre Washington y Balmaceda. (...) Posteriormente esta firma vendió la propiedad y sus existencias a Baburizza, Petrinovic y Cia. A Don José Sir, que tenía una barraca de madera, en la calle Washington, entre Sucre y Bolívar, donde están ahora las oficinas de Lacalle Hermanos y otros. (...) En esta pulpería se vendía de todo: hasta la carne y el agua. Estaba situada en terreno de la Compañía Salitrera, en la calle Bolívar, frente a la calle Washington, (...) Don José Tomas Peña, que instaló un magnifico hotel en la esquina de la Plaza Colón, Se llamó “Hotel Chile” y fue ahí donde se dieron los primeros banquetes y se efectuaban las grandes fiestas ofrecidas por los afortunados mineros de Caracoles, cuando hacían un “buen alcance” o realizaban alguna gran negociación. El señor Peña tenía, además, una tienda de trapos llamada la “Copiapina”, que estaba situada en la calle Lamar, hoy Prat (...) Don Alberto Volgelstrom, caballero alemán, que fundó una tienda de artículos



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

para hombres, con el nombre de “Ropa Hecha”, ubicada en la esquina de la plaza Colón (...). El negocio “La Ropa Hecha” se trasladó a la otra esquina de la misma plaza (...). Don Raimundo y don Samuel Bañados, que se instalaron con dos buenas tiendas; una donde estuvo el Gran Hotel (...) terreno que es ahora del Banco Alemán y la otra en la esquina que actualmente es del conocido comerciante español don Maximino Martínez, donde está la Mercería “El Águila”, calle Baquedano esquina Condell (...) Don Nicéforo Aranda, establecido con una botica en la esquina de las calles Prat y Latorre, (...). Don Antonio Magallanes, tenía una panadería y un hotel en calle Prat, (...). El hotel se llamaba “Hotel María” (...). Don Juan M. Zúñiga que era dueño de una cigarrería en la esquina de la plaza donde está el edificio de la Intendencia”.³⁵⁵

Otros textos detallan más casos de ocupaciones del sector con actividades del mismo rubro: “La manzana a la derecha, comprendida entre Sucre y Lamar, estaba ocupada por algunas bodegas y por los Bancos de Dorado y Wolkmar, Escobar, Ossa y Cía. y Edwards y Cía., estos dos últimos enfrentando la plaza. Se ve que desde el principio esas dos primeras manzanas concentraban la actividad administrativa, portuaria y mercantil”³⁵⁶

Nótese que en plano del año 1914 se advierte que en calle Washington hay muchos bancos. Esto se explica porque por esos años el ferrocarril urbano pasaba por calle Washington. Recordemos que el ferrocarril que salía de la compañía salitrera y se desplazaba por San Martín, pasando la plaza Colón y tomando Prat (Lamar) era el que llevaba el salitre. El ferrocarril urbano fue el que trasladaba personas.

El modelo urbano aplicado en Chile fue el mismo que se utilizó en toda América: la plaza Mayor como centro y, en torno a ella, los edificios públicos más importantes, como la Iglesia y la sede de gobierno. El trazado delineado en perfecto damero repartía los solares con las medidas de las calles y manzanas con el nombre de cada vecino en el lugar correspondiente, en cuya operación los vecinos más destacados recibían los solares cercanos a la plaza. Nuestro sector de estudio, de acuerdo a las normas de orden hispano a las que se sujetaron las ciudades americanas, es muy particular porque recoge

³⁵⁵ Arce, Isaac: *Narraciones históricas...* op.cit., pág. 121-123.

³⁵⁶ Bermúdez Miral, Oscar: *Orígenes históricos de...* op.cit. pág. 92.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

sólo el que en la plaza, que en este caso no es ni mayor ni de armas, se emplacen los poderes representativos de gobierno, eclesiástico y de orden (policía).

Por otro lado la plaza, a pesar de ser centro de actividades públicas cívicas de orden formal e informal, siempre fue considerada como el lugar por esencia procurador del encuentro ciudadano, poniendo especial atención en su ornamentación. Una evidencia de lo que estamos exponiendo es que en la sesión municipal del 7 de julio de 1875, a modo de incentivo al cuidado de este espacio, el concejo aprueba dar dinero para paliar el déficit que significó la ornamentación de la plaza: *“Después de una pequeña discusión se acordó autorizar al Presidente para invertir hasta la suma de doscientos pesos en el arreglo indicado”*³⁵⁷. Esto luego de dar cuenta en la sala que lo invertido no alcanzó para todos los arreglos proyectados de hacerle al lugar.

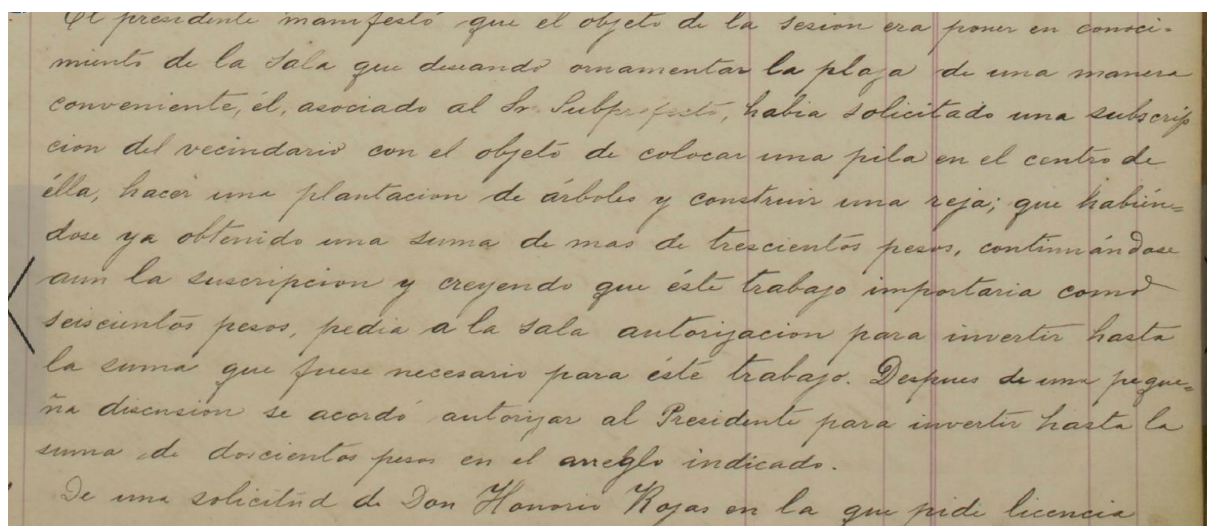


Fig.77: Fragmento de acta Municipal, 7 julio 1875
Fuente: Libro de Actas Municipales. Disponible en
<http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Por consiguiente, Antofagasta, es un híbrido por cuánto reúne lo regular del modelo hispánico en Chile, sus manzanas cuadrangulares, excluye del entorno frente a la plaza las viviendas de personas importantes y en su reemplazo emplaza edificaciones de orden comercial, pero no de las que propician el encuentro ciudadano como los cafés o restaurantes que se da en las plazas mayores. El uso comercial traspasa el límite de la

³⁵⁷ Acta municipal del 7 julio 1875.



Tesis

Antofagasta, ciudad y arquitectura.

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

plaza y se expande a las calles que salen de ella. Se suma el paso del tren que hace que este lugar sea un espacio que concentra movimiento y se configure como centro.

Este breve análisis anterior, deja ver que Antofagasta a pesar de que surge como campamento siempre ha estado en la búsqueda de insertar todo aquello que la convierta en ciudad, incorporando espacios públicos, arquitectura, actividades, usos acorde al significado de ser ciudad con todos las necesidades morfológicas, viales, estilísticas y de uso que requiere una población.



Fig.78: Sección Plano comercial año 1914.
Biblioteca Nacional de Chile.
Fuente: www.memoriachilena.cl

Cabe mencionar que hacia 1877-1879, el sector que rodea la plaza y las calles que conforman el circuito comienza a poblarse con viviendas pertenecientes a personal que trabajaba en los servicios del estado y otros tantos en la gerencia administrativa de



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

las salitreras, lo que llevó a que comenzara a densificarse los planos delineados, y se esparciera el uso habitacional rodeando este centro. Arce relata:

“El Coronel Franco tenía su casa habitación en la calle Ayacucho, hoy Baquedano, en una parte del sitio ocupado actualmente por el Cuartel de Policía.

Don José María Lanza, tenía su domicilio en una casa de dos pisos que fue de su propiedad, en calle Caracoles, hoy Latorre, entre Baquedano y Maipú, y que aún existe, signada con los números 348 y 352 como edificio de resguardo y gobernación marítima.”³⁵⁸

Edificios relevantes del sector

Aduana³⁵⁹

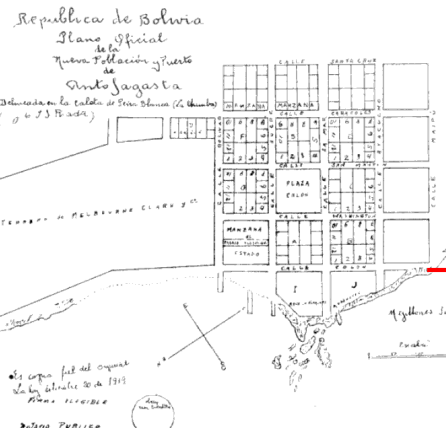
Se ubica en calle Colón, actual Balmaceda, con Bolívar, frente al muelle. El edificio funcionó como aduana en Antofagasta, entre los años 1889 y 1966. Su construcción y destino inicial obedeció a los imperativos que significó la aplicación del Tratado de Límites de 1866, entre Chile y Bolivia. Tal tratado hizo que el gobierno chileno resolviera instalar en Mejillones un edificio con el fin de entender y cautelar los derechos del país. El edificio se construyó en Valparaíso en 1867 a cargo de la firma Wetmare y Cía., y fue traído en barco a Mejillones, donde se lo asignó como intendencia chilena. El acto fue relatado por diversos historiadores, siendo el de Arce el que transcribimos: *“El 8 de abril de 1869 ancló en esa bahía el vapor Arauco y desembarco los módulos destinados a la construcción del edificio de la Aduana interventora. El diseño y la construcción de todos los elementos fueron encargados por el Gobierno a la empresa Wetmare y Cia., de Valparaíso. Los cimientos para levantar la construcción, fueron hechos en Mejillones.”³⁶⁰* Este mismo edificio instalado en Mejillones, luego del incendio que el año 1885 afectó al edificio que servía de Aduana en Antofagasta, las autoridades chilenas, decidieron trasladarlo de Mejillones a Antofagasta. Arce relata:

“Durante tres años la Aduana de la ciudad funcionó en un edificio inadecuado para el crecimiento económico en desarrollo. Para solucionar la dificultad, el Presidente Manuel Balmaceda (1886-1891) ordenó el traslado del edificio aduanero construido en Mejillones. El Gobierno no tenía problemas de recursos: el presupuesto de la Nación marcaba un permanente superávit. La situación no consistía de dónde obtener fondos, sino dónde gastarlos. Sin embargo, la decisión del Gobierno no fue de construir una

³⁵⁸ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág. 109.

³⁵⁹ Declaración Monumento Nacional según decreto del ministerio de Educación N° 2017, del 20 de octubre de 1972.

³⁶⁰ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. pág. 54



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

nueva aduana para la ciudad, sino trasladar la que existía en Mejillones. El Ministerio de Obras Públicas recibió la suma de \$ 21.000 para financiar las faenas. La maestranza de Eduardo Orchard fue encargada de los trabajos. En menos de un año el edificio de Mejillones quedó instalado en la ciudad, en el mismo lugar que ocupó el destruido por el incendio.”³⁶¹

El diario *El Industrial*, el 23 de mayo de 1888 anuncia el traslado del edificio y publica lo siguiente: “*Próximamente será trasladado a este puerto el edificio de propiedad fiscal que se construyó en Mejillones para oficial de Aduana*. Desde hacía tres años la ciudad no contaba con un edificio para el funcionamiento de la Aduana, en circunstancias que ya se hacía notar la capacidad exportadora de salitre y el aumento de las importaciones”³⁶²

El edificio al igual que la mayoría de las construcciones contemporáneas a la época, corresponde a una arquitectura estilo georgiano, de madera, del tipo industrializado, utilizado por los ingleses en las costas del Caribe y del Pacífico. Absolutamente desarmable, según se comprueba en los párrafos anteriores al moverlo de Valparaíso a Mejillones y después a Antofagasta.

Gobernación Marítima

El primer edificio que cumplía estas obligaciones, estaba ubicado frente al muelle de pasajeros. Debemos recordar que éste y los otros edificios vecinos que cumplían el rol de supervigilar las actividades intrínsecas al muelle, se vieron afectados por el terremoto y posterior maremoto del año 1877 que ocurrió en Antofagasta, el que hizo desaparecer las instalaciones.

El edificio de Gobernación Marítima fue construido en 1910 con motivo de la celebración de Centenario de la República de Chile. Su función era resguardar la mercadería y el control de pasajeros, en apoyo a las actividades que le correspondía a la aduana.

³⁶¹ Ibídem., pág. 55

³⁶² Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...* op cit. pág.54.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Es una construcción en madera, resuelto en dos pisos de planta rectangular perpendicular al mar. Formalmente obedece a una filiación neoclásica y su composición está caracterizada por la simetría de su fenestración.

Resguardo Marítimo

Al igual que el edificio de la gobernación marítima, el de resguardo estaba emplazado en la manzana frente al muelle por Colón, por lo que también sufrió los contratiempos del terremoto. Recabarren relata: *“El muelle fiscal estaba situado frente a la entrada de la calle Bolívar y a su lado, a la izquierda, el muelle de la Compañía salitrera. Hacia la esquina de Colón con Bolívar se hallaba el edificio en que funcionaban las oficinas de la Capitanía de Puerto, Aduana y Resguardo. Esta primera manzana estaba dividida por un pasaje llamado Ballivian (ahora Sargento Aldea)”*³⁶³

Es un edificio de dos pisos con altillo –mirador orientado al mar. Fue resguardo marítimo hasta el año 1940. Su diseño es de inspiración italiana, trabaja las 4 fachadas alcanzando un equilibrio formal con el lugar que se implanta. Es de madera, caña y barro.³⁶⁴

Estación de Ferrocarril

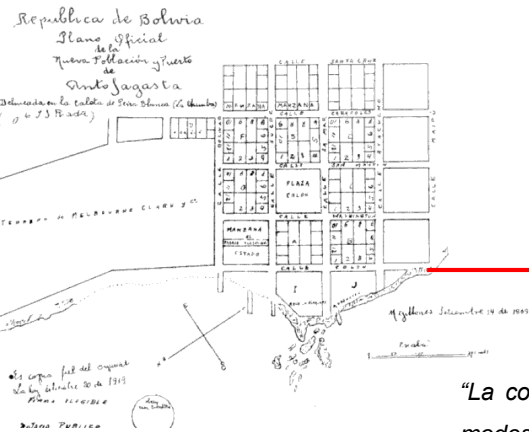
Este edificio se emplaza dentro del sitio de la primera Compañía de Salitres, la de Ossa quien construye la primera estación de ferrocarril en la esquina de Colón con Bolívar. El primer piso de este edificio originalmente de forma rectangular se construyó entre 1885 y 1887. En el año 1900 el edificio fue transformado agregando un segundo piso. El edificio es entero de madera, pino oregón traído en barco por los ingleses, tabiquería de madera, caña de Guayaquil y revoque de cal. Es de estilo clásico.

Capilla

Desde el inicio la ciudad tuvo su capilla. La primera que data del año 1872 se consumió en un incendio y dio paso a una segunda que sufrió el mismo destino. Finalmente se construyó una en acero y hormigón con algunas reminiscencias neogóticas. Características de su historia y la tipología de construcción son las que se exponen:

³⁶³ Oscar: *Orígenes históricos*op.cit pág.92

³⁶⁴ Ostria González, Claudio et al. *Inventario del Patrimonio* ..op.cit.Ficha 8-B-001



Tesis

Antofagasta, ciudad y arquitectura.

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

“La construcción de la primera capilla o parroquia (1872) no pudo haber sido más modesta y sencilla. Su fachada era de tablas de laurel, en bruto, y en altura no superior a la de una de las tablas. Al centro, una puerta ancha de la misma madera; y coronada por una pequeña cruz formada por delgados maderos. Sus costados eran de tablas de la misma clase. La techumbre, de cañas de Guayaquil y totora. Dos pequeñas campanas y un triángulo de acero colocados en un poste que sobresalía, y de 4 a 5 metros de altura; constituía lo que podríamos llamar el campanario

El edificio de esta nueva Iglesia (la segunda) fue de madera y planchas de fierro galvanizado, (calamina) el que después, poco a poco fue recibiendo refacciones y mejoras, hasta perder el aspecto vetusto y antiestético que tenía. Se incendió en 1906. El 15 de noviembre de 1907 el Vicario señor Silva Lezaeta colocó solemnemente el primer machón de acero del nuevo templo vicarial, que sólo pudo terminarse el 15 de septiembre de 1917. Es todo de acero y cemento y sus planos fueron ejecutados por el reputado arquitecto de Santiago, Mr. Doyer. 365

Primer edificio correos (en terrenos del fcab)

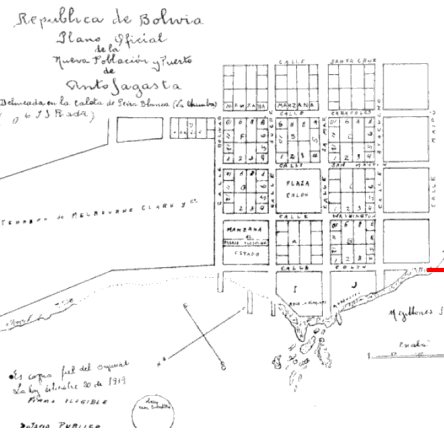
El primer correo que tuvo la caleta fue uno que se instaló en terrenos de la compañía salitrera. Le decisión se tomó luego de que ya por los años 1868 y 1869, comenzó un movimiento de vapores por la costa. De acuerdo a Isaac Arce, este primer edificio situado frente al muelle del Ferrocarril, el de la Melbourne Clark *“tendría, a lo sumo, la oficina, unos cuatro metros de largo, por tres de ancho, y el único empleado que la atendía era el propio Administrador de ella, señor Alcalde. 366*

También de acuerdo a Arce, esta oficina se mantuvo en este lugar hasta el 9 de mayo de 1877, fecha en que ocurrió el terremoto y salida de mar que la hizo desaparecer. Después de ese acontecimiento la oficina deambuló en sitios muy cercanos a la plaza Colón. El edificio actual de correos ubicado frente a la plaza fue inaugurado el año 1930.

“Después, la Oficina de Correos se instaló en una casa del vecino Tomás Abascal, ubicada en la calle San Martín, entre las que son ahora Prat y Baquedano, más o menos en el sitio vacante que es hoy de propiedad de la Sucesión de don Carlos Aramayo. Algún tiempo después, el Correo se instaló en la esquina de la Plaza Colón, donde existe el edificio del Banco Anglo Sud Americano. Posteriormente fue trasladado al antiguo edificio que ocupó el “Hotel Chile”, propiedad actual de la Sociedad Comercial Sabioncello, esquina suroeste de la Plaza Colón, sitio en el cual dicha firma tiene un

³⁶⁵ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. págs. 173-179

³⁶⁶ *Ibíd.*, pág. 211.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

depósito de mercaderías. En 1879 se trasladó a la calle Bolívar, en un edificio de propiedad del señor Clodomiro Vargas. Posteriormente se trasladó a la esquina donde mismo está la Botica Macker. Más tarde se cambió el Correo a la esquina de la plaza, donde actualmente está la Sociedad Comercial Sabioncello; después a la esquina del frente, donde estuvo el edificio de la Intendencia antigua. Posteriormente, al edificio de la Sucesión Pinnau, frente a la casa comercial del mismo nombre, donde permaneció cerca de 20 años, este edificio es de la propiedad de la Sucesión de don Augusto Pinnau, de la antigua firma Pinnau y Cía.; y, por último, ocupa el suntuoso edificio en el que actualmente se encuentra instalado, y cuya construcción fue debida a la iniciativa del recordado industrial salitrero, en ese entonces senador de esta provincia, don Augusto Bruna³⁶⁷

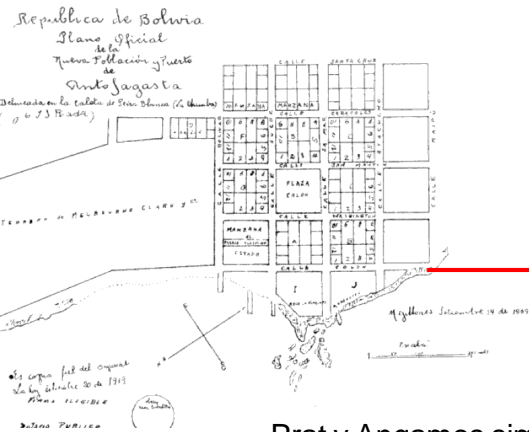
6.1.3.- Calle Prat (Lamar)-Matta (Angamos)-plaza Ferrocarril

Prat -Lamar- y Matta- Angamos, son las calles que conectan la plaza Colón y la plaza del Ferrocarril o Sotomayor. Se caracteriza no sólo por su concentración de la actividad comercial a escala de la ciudad, y que por su naturaleza impone movimiento de personas; sino a su condición de ser escenario del paso del tren lo que le asigna una particularidad. No sólo el tren que en un principio era el que llegaba a la pampa para venir de vuelta con el salitre, sino el que después se constituyó como ferrocarril urbano, y carretas.

Fig.79: Calle Angamos, 1883 aproximadamente
Fuente: Proa Antofagasta
La imagen muestra calle Angamos y carretas transitando por ella. A un costado (lado izquierdo) es posible visualizar los rieles del carro que transita por esas calles.



³⁶⁷ Ibídem., págs. 212-213.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Prat y Angamos simultáneo al poblamiento del sector de la plaza Colón y sus calles colindantes comenzaron a ocuparse con actividades también atinentes a lo comercial y de servicios asociados a la industria minera, pero a una escala menor. Sin embargo, priman actividades comerciales orientadas a proveer a las familias de sus productos básicos, de primera necesidad, así como otros para satisfacer sus demandas de lujo relativo. Se encuentran también hoteles, casas de intercambio.

Para 1873, prácticamente todo este circuito está despoblado, sólo se ubican un consulado y una botica (véase plano 1873). En plano comercial de 1914, se visualiza un predominio de “ventas al detalle”, principalmente tiendas. Acercándose a la plaza del Ferrocarril, que posteriormente se llamó plaza Sotomayor, se instalan algunos bares y cantinas, si bien continúa el predominio de las tiendas, bazares.





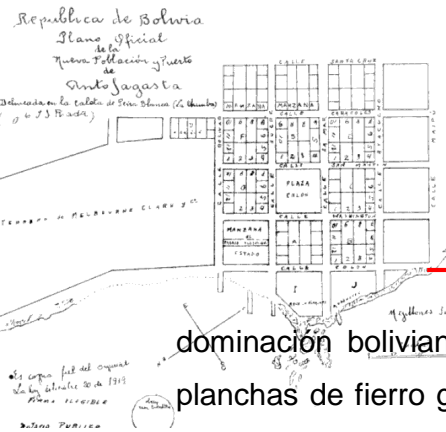
Biblioteca Nacional de Chile
Fuente: www.memoriachilena.cl

En esta arteria se ubicaron importantes tiendas que hacían alarde a una privilegiada situación económica por sobre el resto de la población al construir con un determinado estilo.

Club de la Unión

El edificio se ubicó frente a la plaza Colón y contiguo a la vicaría apostólica (al lado de la iglesia). Luego del incendio que afectó la manzana completa frente a la plaza y que consumió la segunda capilla, este club el año 1906, se reubicó en calle Prat (Lamar) con san Martín, también frente a la plaza. El edificio es de dos pisos en madera y se asocia a un estilo clásico.

El mercado, llamado por ese entonces la Recova, estaba ubicado en la manzana donde está la Catedral. La entrada principal era por la calle Prat, y tenía la salida por calle Latorre, ubicada perpendicular a calle Prat. Este Mercado, construido durante la



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

dominación boliviana, era de propiedad particular. Su construcción era de madera y planchas de fierro galvanizado. Tenía dos pisos en la parte que daba a la calle Lamar (hoy Prat). Una descripción de este recinto la hace Arce:

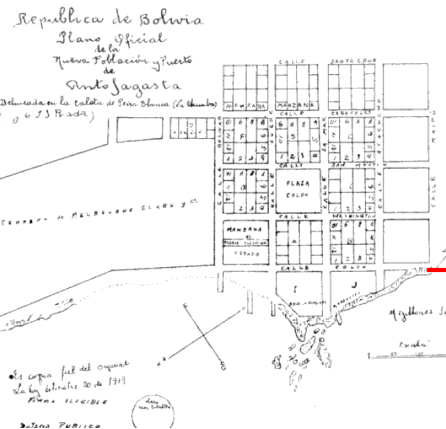
“su distribución interior era bastante cómoda y amplia; a pesar de eso, se hacía estrecho para dar cabida a la gran cantidad de “puestos”, verduras, frutas y tantos otros de diversas clases, instalados allá. A ambos lados de la puerta de entrada había dos pequeños almacenes de provisiones surtidas. En el pasaje, que como hemos dicho, daba acceso a la Recova, por la calle Caracoles (hoy Latorre) también había varios negocios como Restaurantes y otros. Un gran arco de madera a la entrada de este pasaje, le servía de portada y le daba un magnífico golpe de vista. El Mercado era paseo obligado de las familias y, tanto de día como de noche, se veía muy concurrido. Un gran incendio que hubo en 1880, y que redujo a cenizas toda esa manzana y gran parte de la otra, donde está actualmente la Casa Consistorial, hizo desaparecer por completo el primer Mercado de Antofagasta. Ya antes había existido una especie de recova; pero sin ninguna comodidad, ni orden, en unos galpones y bodegas de propiedad del señor Cruz Muñoz, situados donde mismo está la tienda “La Española”, esquina Prat con Latorre”³⁶⁸

Luego de muchas gestiones, se logró construir un nuevo mercado, el que se emplazó en la plaza del Ferrocarril, ocupando la mitad de la manzana. *“Debido a que no existía un sitio aparente para construir el Mercado Modelo, hubo que sacrificar la mitad del terreno de esta plaza para destinarlo a este fin; construcción sólida, higiénica y muy bien distribuida, que es un verdadero ornamento de ella.”*³⁶⁹ Arce nos describe este recinto, el cual está aún construido y sigue funcionando como mercado de abastos en la ciudad:

“La obra costó alrededor de \$900.000 y fue entregado al público el 21 de Mayo de 1920. De sólida y elegante construcción, el Mercado -que es un verdadero ornato para la ciudad- refine todas las condiciones de higiene y comodidad que exigen establecimientos de esta naturaleza. Está dotado de un laboratorio químico y bacteriológico, donde se analizan los productos que se expenden al público, y de un frigorífico para conservar los artículos que puedan descomponerse. El costo de este frigorífico fue de \$16.000. Los “puestos” de carne, de verduras, de pescados y mariscos tienen mostradores de mármol, y las “cocinerías”, cocinas a parafina cómodas mesas de fierro y mármol. Cuenta, además, el establecimiento, en un costado de la parte subterránea, con un local especial donde se ordeñan las vacas y se expende la leche al público. Este local es completamente ventilado y diariamente

³⁶⁸ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. págs. 207-208

³⁶⁹ *Ibidem.*, pág. 228



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Escuelas

En 1872 Antofagasta contaba ya con dos Escuelas, y ambas eran particulares; una para hombres y otra para mujeres. El primer establecimiento conocido como “Liceo Boliviano-Chileno”. Estaba situado en la calle Ayacucho, hoy Baquedano. La Escuela de Niñas estaba situada en la misma calle Ayacucho, como relata Arce:

“Algún tiempo después se fundó una Escuela Municipal para Niñas, la que se instaló en la esquina de las calles Bolívar y Condell, donde estuvo, hasta hace algún tiempo, la imprenta del diario “El Liberal”. La Escuela para hombres, que funcionaba en una casa alquilada fue trasladada posteriormente a un edificio municipal, al lado de la Iglesia parroquial, donde mismo está ahora la hermosa propiedad del Banco Londres y América del Sur.”³⁷¹

Clubes sociales

El “Club Inglés” se instaló al lado de la Catedral, propiedad del Banco Londres y América del Sud, y el “Club Alemán” en los altos del Pasaje Castillo, en la calle Prat, habiéndose trasladado últimamente a la misma calle Prat, entre Condell y Latorre. Los clubes eran lugares de mucha importancia para la sociedad antofagastina, no sólo porque era lugar para la distracción y las relaciones sociales; sino también, porque asignaba una condición de privilegio a quien frecuentaba dichos locales, con las comodidades que esto implicaba: *“en los clubes sociales, las instituciones llevan una vida vigorosa y sus miembros organizan tertulias donde sus familias y amigos pasan horas agradabilísimas en un ambiente grato.”³⁷²*

Son muchos más los casos que podríamos comenzar a incluir, sin embargo para no desviar el objeto de este estudio nos quedaremos con la información mostrada hasta ahora. Lo que es importante de considerar y que estimamos relevante de mencionar es que a principios de siglo, los edificios que ocupaban las manzanas comenzaron a edificarse con mayor cuidado respecto de su resistencia y durabilidad. Ello además estuvo acompañado del interés de esbozar diseños con estilos de moda para la época, y

³⁷⁰ Ibidem., pág. 210

³⁷¹ Ibidem., pág. 231

³⁷² Ibidem., pág. 343



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

con los cánones de belleza y proporción que el propio estilo exigía. Una de las razones que llevaron a tomar decisiones respecto de la continuidad de seguir construyendo en madera, fue el hecho de querer construir con materiales más ignífugos y de ese modo, frenar la continua destrucción de grandes extensiones arrasadas por incendios que rápidamente se propagaban por la materialidad de las construcciones y la escasez de agua. Sumado ello a que no había hasta 1875 alumbrado que no fuera a vela, y que recién pasado ese año comenzó a ser de parafina. Curiosamente ante la búsqueda ingeniosa de medidas que apuntaran a resolver este problema, en un concejo municipal, estipularon el multar a todos aquellos propietarios o arrendatarios a quienes se les comprobara que habían sido los causantes de los incendios, aunque obviamente, éstos no habían sido intencionales: El acta dice: *"4° Se hizo presente a la sala que era momento fijar una multa contra los dueños de casa o arrendatarios en cuya propiedad o arrendamiento, comiencen un incendio, como así mismo contra aquellos que dieran una alarma falsa. Se acordó penarlos con una multa de 120.00 a 140.00 según los casos"*³⁷³

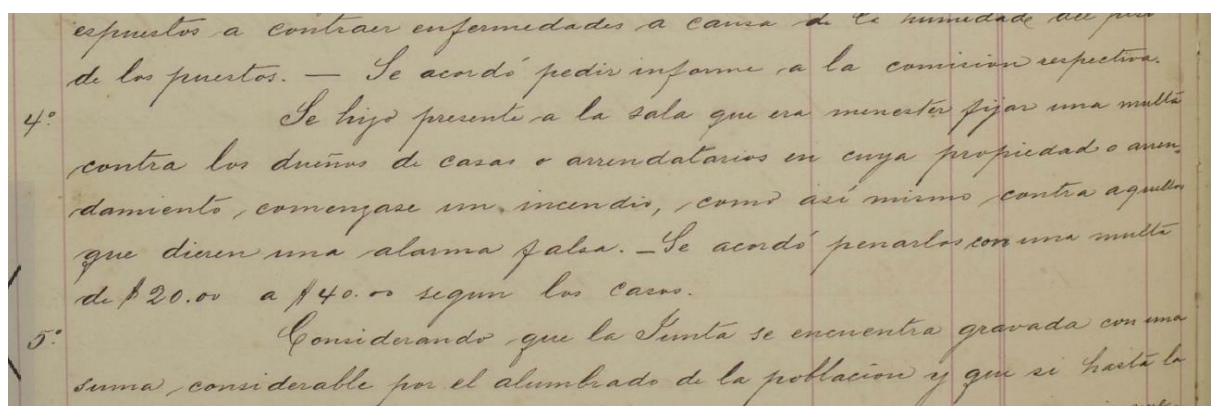


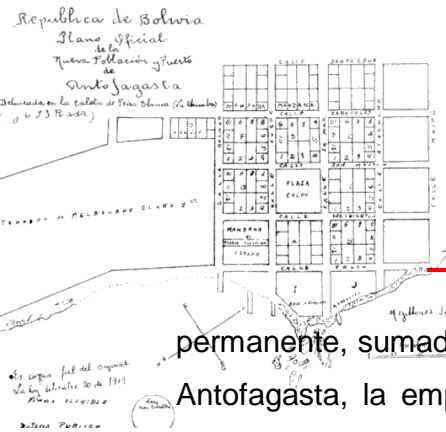
Fig.81: Sección de Acta Municipal del 2 de julio de 1875

Fuente Libro de Actas municipales. Disponible en :<http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

6.2.-Arquitectos

La imagen de Antofagasta luego que a Ossa le dieron autorización de construir sus instalaciones en el sector era de precariedad de las construcciones. Esto se explica porque la caleta no era lugar en que el que se hubiera instalado una residencia

³⁷³ Acta Municipal del 2 de julio de 1875.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

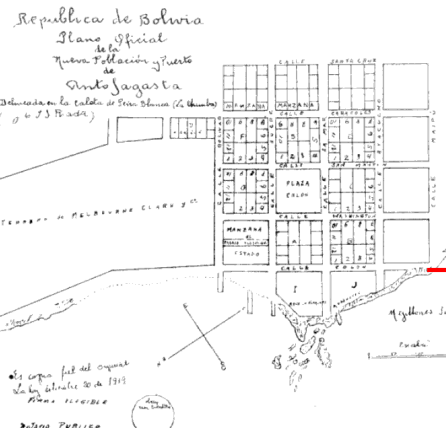
permanente, sumado ello a que en los inicios de las actividades salitrales de la zona de Antofagasta, la empresa consideraba este asentamiento como un campamento y no como un pueblo. Por consiguiente era imprescindible levantar sus necesidades industriales, principalmente bodegas, en el menor tiempo posible y de bajo coste. Lo más importante para los dueños salitreros y que fue en lo que depositaron mayor dedicación y costos, era la construcción de lo que movería su negocio, el tren. Esto explica la llegada de ingenieros que trabajaban en la empresa destacando el neozelandés Josiah Harding, que ejecutaría las obras del primer ferrocarril que unió Antofagasta con la pampa y luego con la Cordillera³⁷⁴.

En 1873 se empezaron a ejecutar las obras ferroviarias, y mediante el plano de Adolfo Palacios de ese año podemos observar como el proyecto de Harding finalmente se materializó en una serie de vías acopladas dinámicamente a la severa estructura del damero. Paralelamente tuvieron que enfrentar sus necesidades de habitación por lo que fueron estos mismos ingleses quienes insertaron en el lugar sus tipologías edificatorias. Correspondían a un sistema constructivo balloon frame de madera, traída por ellos, y con diseños amoldados a la realidad local, en donde el tema medioambiental era el más importante. Otros nombres que destacan son Jorge Paddison y Diego Adamson que también cumplieron un rol importante en la construcción del ferrocarril así como de sus instalaciones. Es importante señalar que estos mismos ingenieros eran actores participantes de los diseños de los planos de la ciudad.

Más tarde y ya en los albores del nuevo siglo con una ciudad pujante, y con altos índices de inmigración, comenzaron a llegar profesionales de diversa índole, entre ellos los asociados al área de la construcción. Arce, nos relata quienes llegaron de distintos lugares del mundo:

“El Archivo de Extranjería del Registro Civil Identificación de Antofagasta dejó datos de interés, por ejemplo, desde la década del diez al treinta, entre los esclavos llegaron inmigrantes diversos, pero que indican su voluntad de arraigo, los arquitectos Juan Razmilic Rendic y Cisto Smodlaka Vrdoljak, el constructor Spiro Vidakovich Boyanich, algunos contratistas, el ingeniero civil Luis Collovich Bratcivich, el fotógrafo José

³⁷⁴ Arce, Isaac. *Narraciones históricas...*, op.cit. págs. 159-160



Tesis

Antofagasta, ciudad y arquitectura.

Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Marcinovic Lukiteh, algunos pintores, y en un número muchísimo mayor albañiles, carpinteros y jornaleros; mientras que entre los británicos llegaron sólo ingenieros civiles que estuvieron por contratos: Alejandro Blakey Palin, Frank Amos Sykes Ryan, Charles Walter Goodman Lincon, William Wells Anderson, John Taylor Adshead, Jorge Raa Urquhart Kerr, Maxwell Styles Martínez, Carlos Guillermo Sell Picton y Gilbert James Hartley Nicholas. Se mismo año fue publicado el *Plano-Guía Comercial de Antofagasta*, levantado por el ingeniero ítalo-árabe Luis Abd -ElKader y dibujado por Roberto Bertini

La información destaca la contribución de los profesionales extranjeros, entre ellos figuran los ingenieros franceses Mario y Luis Chancelme, y Luis Latrille; el ingeniero Abd El Kader y el arquitecto italiano formado en Chile Leonello Bottacci Borgheresi³⁷⁵

Claudio Galeno, arquitecto investigador, en estudios a su haber, menciona que en Chile habían muchos hijos de inmigrantes, principalmente yugoeslavos, que recibieron formación del área en Santiago, incluso en el extranjero; entre los cuales estaban Andrés Garafulic Yancovic, Nicolás Arzic Goleš, Milan Vlahovic Petricio, Svetozar Goic Petricio y Jorge Tarbuskovic Dulcic.

Todo este conglomerado de extranjeros llegados entrado el siglo XX y los chilenos hijos de extranjeros comenzaron a edificar en estilos adquiridos en su formación y de origen foráneo. Delinearon la ciudad dejando de lado el georgiano de los ingleses, y trajeron el clásico adaptado a nuestra realidad local. Anecdóticamente también llegó la arquitectura de la España del sur consolidada en tiempos cristianos con influencia árabe. Se construye una obra significativa, la Casa Giménez, entre 1923 y 1925, con murales del artista Sixto Rojas. Su principal singularidad radica en haber sido proyectada en Sevilla por José Espiau y Muñoz, un arquitecto de Sevilla³⁷⁶. Floreal Recabarren relata que: “El 19 de mayo de 1923 -en plena crisis salitrera- el constructor Jaime Pedreny inicio las obras. Miles de barricas de cemento sueco, azulejos sevillanos, fierro y vidrios europeos y buena madera chilena, fueron dando forma a la maravilla sevillana”³⁷⁷

³⁷⁵ Galeno Ibaceta, Claudio; “La edificación del imaginario de la urbe Nortina”; *Revista Región de Antofagasta, pasado, presente y futuro*, Consejo Regional de la Cultura y las Artes., año 2012, pág. 275-277.

³⁷⁶ Galeno Ibaceta, Claudio; “La edificación del imaginario de...op.cit, pág. 275-277

³⁷⁷ Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...* op. cit. Pág.159.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La construcción de la ciudad en manos de los nuevos profesionales chilenos y extranjeros, resultó en una ciudad construida con edificios modelos de un estilo clásico historicistas y eclécticos que además se adaptan a la realidad local del clima y la disponibilidad de recursos. Sin embargo como lo señala Galeno, el nuevo siglo fue el periodo de inicio de la arquitectura de autor. Ejemplos de casos en Antofagasta lo entrega Galeno:

“estaría el Hospital del Salvador, gracias a la iniciativa del Obispo Luis Silva Lezaeta quien lo diseñó junto al arquitecto Luis Jacob de la Dirección de Obras Públicas en Antofagasta, siendo construido entre 1906-1913. A pesar de que siempre se ha mencionado a Jacob como ingeniero-arquitecto o incluso como solo como ingeniero, él en realidad firmaba sus proyectos como arquitecto. (...) El Hospital de Antofagasta figura mencionado en una memoria de 1906, como una de las obras de la Inspección General, del Ministerio de Industria y Obras Públicas. En ese periodo también estaría la Compañía General de Bomberos fue realizada entre 1906-1914, donde participó el ingeniero Abd-El-Kader.

Luego la neogótica iglesia dedicada a San José, la tercera versión del templo de Antofagasta, fue proyectada en una primera iniciativa también por Luis Jacob, según ese proyecto e iniciaron las obras en 1907, construyéndose los cimientos y la armadura de acero, esas obras estuvieron a cargo del arquitecto Miguel Zamora, luego se encomendó un nuevo plano al arquitecto francés residente en Chile, Emite Doyere, el que fue realizado, bajo sus órdenes, por el arquitecto Carlos Reyes Prieto. El templo, inaugurado en 1917, es un edificio con evidentes influencias del historicismo gótico.”³⁷⁸

Otro personaje que residió en Antofagasta fue el arquitecto-constructor Jaime Pedreny Gassó. De familia catalana se estableció en Chile y en 1908 después de un viaje que realizó a la zona se quedó en la ciudad. Creó una empresa constructora que se dedicó al diseño y construcción de importantes edificios de la ciudad. Recabarren presenta:

“Organizó una importante empresa constructora, que levantó los más hermosos edificios, varios de los cuales aún dan nobleza a las calles de Antofagasta; el Palacio sevillano de Girenez (Matta con Baquedano), el Palacio de Abaroa (Avenida Brasil), la Municipalidad (hoy Casa de la Cultura), la antigua Intendencia (que desapareció bajo las llamas de un incendio), el Banco Anglo Sudamericano (actual Banco del Estado, en Prat con San Martín), y el Teatro Nacional, que aún se mantiene como sala de cine. En la quebrada La Negra construyó el polvorín del Ejército”³⁷⁹

³⁷⁸ Galeno Ibaceta, Claudio; “La edificación del imaginario de...op.cit, pág. 275-27.

³⁷⁹ Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...op.cit.* pág.159.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

El edificio de la intendencia fue proyectado por el arquitecto Bottacci en Antofagasta entre mayo y julio de 1909 y revisado por Emile Doyere. Este proyecto, organizado en torno a dos patios, fue hecho sobre un proyecto anterior realizado por el arquitecto Luis Jacob, fechado según los planos entre octubre de 1907 y enero de 1908.



Fig.79: La nueva Intendencia, 1920
 Fuente: <https://espanol.images.search.yahoo.com/images/view>.

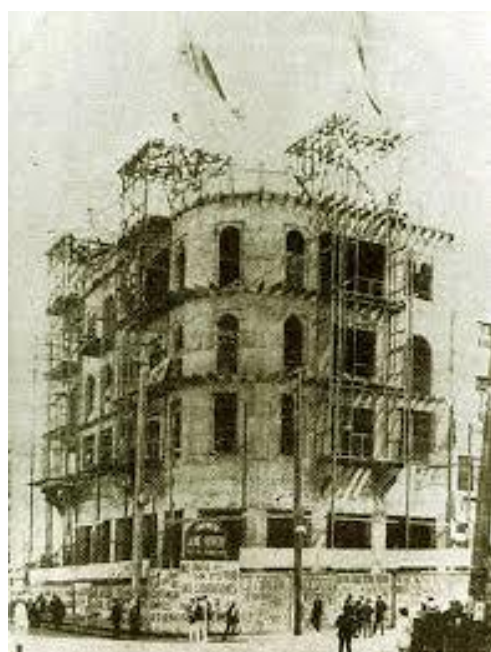


Fig.82: Tijerales de Casa Giménez, 1924
 Fuente: <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/09/el-palacio-de-la-casa-gimenez-una.html>



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

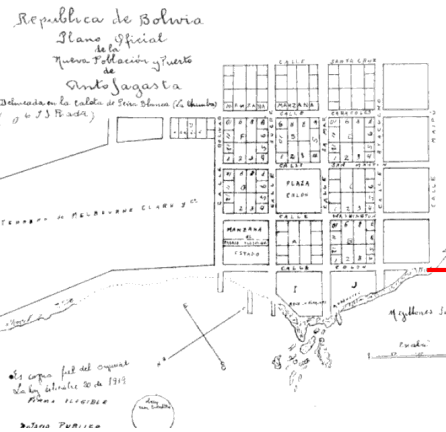
Otro edificio meritorio de destacar, construido también por Pedreny, que hoy está protegido por la Ley de Monumentos nacionales, es el edificio de Correos de Chile. Al respecto Galeno expone:

“Este edificio fue fiscalizado por el arquitecto Homero Lois Fraga, y las esculturas y estucos fueron encargados al escultor Higinio Bernal. El edificio estuvo diseñado para albergar una complejidad de programas: Correos y Telégrafos, Primer y Segundo Juzgados, Archivo General y Judicial, Delegación Fiscal de Salitreras, Oficina de Impuestos Internos y viviendas para dos jueces y para el Jefe de Correos y Telégrafos. El señor Lois Fraga además de fiscalizar las obras fiscales, era Arquitecto Provincial de Antofagasta o Consultor de la Dirección de Obras Municipales, habiéndose graduado en 1914 en la Universidad de Chile, a pesar de que trabajaba en la Dirección de Obras Públicas desde 1911.”³⁸⁰

Se suman otros arquitectos como Miguel Zamora, Leonello Bottaci todos ellos entregando diseños de diferentes edificios para Antofagasta, encargos de particulares para erigir sus viviendas en el centro de la ciudad, ubicadas la mayoría en los segundos pisos, liberando los primeros pisos para la actividad comercial. En general, en los segundos pisos donde se ubicaban las viviendas, los diseños consideraban grandes balcones que buscaban asomarse a la calle, escenario de mucha actividad para esa época.

Los diseños encargados a arquitectos eran en su mayoría para edificios institucionales, de empresarios y comerciantes de diversa índole. Este movimiento constructivo por encargo, se realizaba dentro del área cercana al casco fundacional, por las calles importantes que rodean las plazas Colón, y Sotomayor. También la avenida Brasil o cancha de carreras. Según Galeno, el primer decenio del siglo XX, fue el inicio de muchas obras, éstas de autor como la sede de la Borax Consolidated, ubicada en Matta (ex Angamos) con Orella, la casona de Carlota Camus en calle Bolívar con la Avenida del Ferrocarril, actual Avenida Argentina, etc.

³⁸⁰ Galeno Ibaceta, Claudio; “La edificación del imaginario de...op.cit, pág. 275-277



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

“A partir de 1913 se iniciaron varias nuevas obras, la sede de la (actual ISCA) la Casona de Carlota Camus, proyectada por un arquitecto argentino y adecuada en terreno por el arquitecto Pedreny Gassó; y el Gran Bazar Coloso, diseño del arquitecto Bottaccí, propiedad de los españoles Sanz y Compañía. En 1914, los ingleses inauguran su Club en un terreno colindante a la Iglesia, un edificio que se distancia mucho de su tradicional arquitectura de madera, conformando en este caso un sólido edificio ecléctico con una gran mansarda que le entrega un estilo afrancesado.

Otra obra que se sumó a Jaime Pedreny, fue la construcción del mercado modelo y fue realizada entre 1919 y 1920. Pedreny también fue responsable, en 1920, de las obras del ostentoso Palacio Abaroa situado frente al Parque Brasil.

En ese mismo periodo el arquitecto Homero Lois Fraga construye el Banco Anglo Sud Americado (actual Banco Estado), 1923 - 1925, y la Casa Franceschini, 1923, que después pasaría a manos de la familia Anelli. En el imaginario de la actual calle Matta, la Casa Giménez como la Franceschini y el Gran Bazar Coloso, por mencionar algunas, componían un interesante barrio de residencias eclécticas con comercio en su planta inferior, una tipología propia del centro de la ciudad³⁸¹



Fig.83: Calle Matta, año 1940

Fuente: Imagen de J. Quiroga .

Disponible en <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/09/el-palacio-de-la-casa-gimenez-una.html>

³⁸¹ Ibidem., pág. 275-277



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

6.3.- Transformación de la imagen

6.3.1.- Poblamiento

Importante para el análisis de la información obtenida es manejar como dato el crecimiento poblacional que experimentó la ciudad en nuestro periodo de estudio que abarca desde 1866, su inicio, hasta 1930, y los efectos que este proceso tuvo sobre la consolidación o desaparición de los lugares significativos para la población. El historiador Bermúdez, entrega un detalle de la cantidad de población por años:

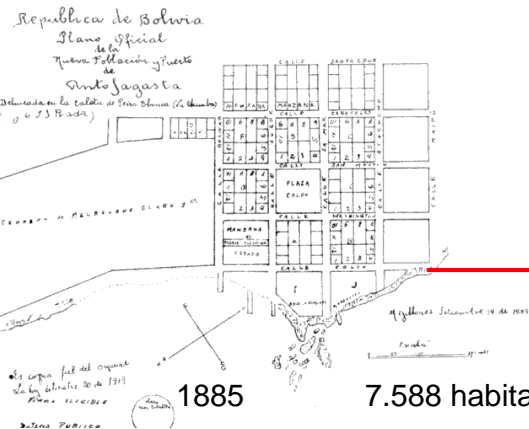
“Habiendo alcanzado ese año a no más de 400 habitantes, se mantuvo la población con muy escaso aumento entre 1869 y 1870. La Compañía salitrera no necesito de nuevos trabajos en la caleta, concentrando toda su actividad en la salitrera del Salar del Carmen, donde se formó otra población. Además, las exportaciones de salitre eran todavía muy escasas (...). Estas circunstancias explican que en el curso de esos dos años, 1869-1870, aparte de unas decenas de subastadores de terrenos, el aumento general ha sido insignificante, siendo así que en el informe de Ruperto Fernández se habla todavía de 400 habitantes, sin contarse -dice- los trabajadores ocupados en el carguío. Estirando la cifra de Fernández, puede darse para comienzos de 1870 una población mínima de 600 habitantes

El estado de crisis en que cayó después el mineral de Caracoles redujo la población de 6.000 a 5.000”. Las observaciones que acabamos de hacer pueden expresarse esquemáticamente del siguiente modo:

1866-1867	50 a 100
1868:	300 a 400
1869-1870	600
1870-1871	1000 a 1500
1872	4000
1875	5000 a 6000” ³⁸² .

Cuando Antofagasta ya era de Chile, el gobierno se vio en la obligación de incluirlo en los censos arrojando la siguiente información:

³⁸² Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes históricos...* op.cit. págs. 100-102



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1885	7.588 habitantes ³⁸³
1895	13.553 habitantes (8886 extranjeros: más significativos numéricamente 2038 bolivianos, 554 argentinos y 314 ingleses) ³⁸⁴
1907	35.268 habitantes ³⁸⁵
1920	51.924 habitantes ³⁸⁶
1930	54.570 habitantes ³⁸⁷

Todo lo anterior nos informa que hubo un crecimiento exponencial de la ciudad entre periodos de 10 años. Antofagasta se mantuvo con un crecimiento superior a un 8% anual en periodo de 10 años.

6.3.2.- Transformación de la imagen del espacio público

Este capítulo tiene como objetivo un trabajo con la imagen fotográfica como fuente histórica. Lo que se persigue es evaluar la perdurabilidad de la importancia social de los lugares, su permanencia en el tiempo.

La pertinencia de utilizar la fotografía para indagar, es un método que permite tener acceso al conocimiento. De acuerdo a Rojas Mix, trabajar con herramientas como la fotografía para indagar en la historia, resulta enriquecedor en *“aspectos relacionados con la sensibilidad popular o la manipulación de masas, resalta su importancia en la formación de opinión y creencias. Asimismo en la plasmación de los grandes mitos sociales, del sentimiento nacional, la evolución del gusto y otros aspectos básicos de la historia cultural”*³⁸⁸.

³⁸³ Censo población históricos. Año 1930. Pág. 39. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1930.pdf.

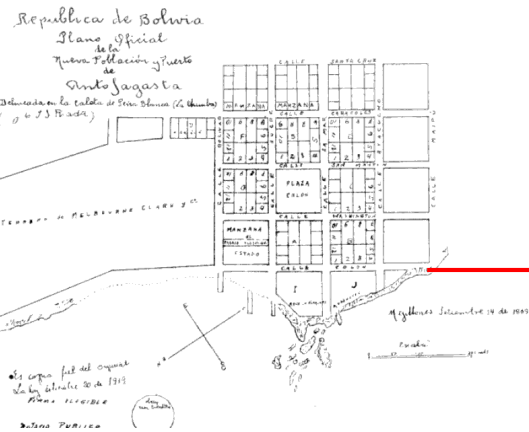
³⁸⁴ Censo población históricos. Año 1895. Pág. 93-179. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1895.pdf.

³⁸⁵ Censo población históricos. Año 1907. Pág. 133-134. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1907.pdf.

³⁸⁶ Censo población históricos. Año 1920. Pág. 26. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1920.pdf.

³⁸⁷ Censo población históricos. Año 1930. Pág. 39. http://www.ine.cl/canales/usuarios/cedoc_online/censos/pdf/censo_1930.pdf.

³⁸⁸ Bravo, Guillermo. “Entrevista a Miguel Rojas Mix sobre el imaginario y la memoria histórica”. *Dimensión Histórica de Chile*, números 17 y 18, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, 2002.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

6.3.2.1.- Muelle

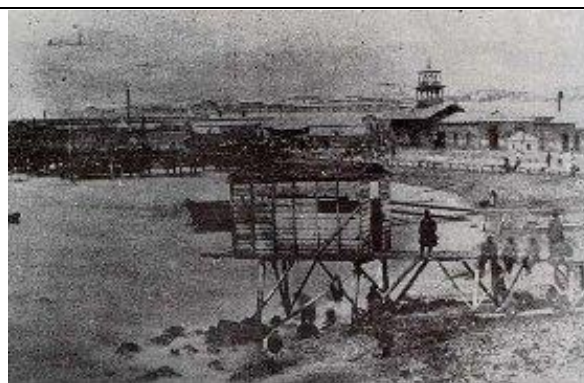
a) Relato fotográfico

1.- Fotografía año 1866-69 aproximadamente

Al fondo se observa el muelle y frente a este las primeras edificaciones que correspondieron a la aduana, resguardo y capitanía que resultaron destruidas con el maremoto del 9 de mayo de 1877. No aparece el muelle de la Melbourne Clark por lo que el que se divisa al fondo es el de pasajeros y el pequeño muelle de la Cía del salitres de Ossa.

Fig.84: Puerto de Antofagasta, 1866

Fuente: Gonzales, Juan Luis et al., *Historia de mi ciudad de...* pág.100



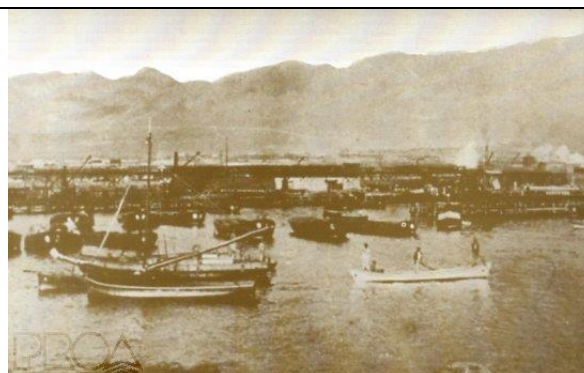
2.- Fotografía de 1875 aproximadamente.

Primer muelle de la Melbourne Clark entregado el 12 octubre 1869.

Puede apreciarse las grúas del muelle de la Melbourne Clark. Ese muelle está poco más hacia el norte del muelle pasajeros.

Fig.85: Sector de la poza, 1875

Fuente: www.proantofagasta.cl



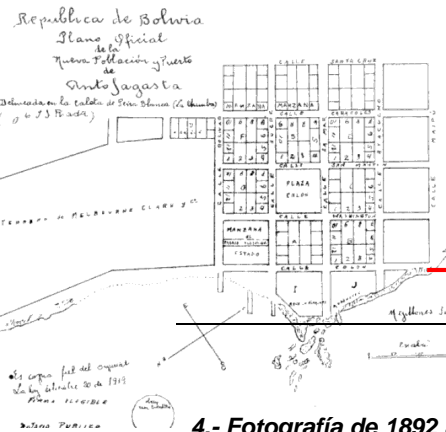
3.-Fotografía 1889 aproximadamente.

En esta imagen aparece al lado izquierdo la antigua estación de ferrocarril, que se termina de construir en 1889. La aduana que traen de Mejillones está terminada en el año 1888. No aparece la capitanía inaugurada en 1910.

Fig.86: Aduana de Antofagasta, 1889

Fuente: Aliwenco





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

4.- Fotografía de 1892 aproximadamente

Esta foto aparece el muelle Barnett por lo tanto es después del año 1892.

Fig.87: Muelle de Pasajeros, 1892

Fuente: Aliwenco

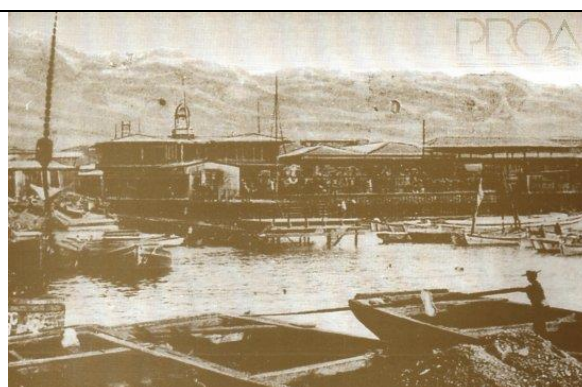


5.- Fotografía 1892-1893 aproximadamente

Aparece la aduana por lo tanto es después de 1888. Sin embargo en la imagen no aparecen ni siquiera en construcción, el edificio del Resguardo ni la Capitanía que se inauguraron en 1910. Al lado derecho de la fotografía, se aprecian instalaciones (sombreaderos y barandas) para la espera de los pasajeros.

Fig.88: Baños del Rhin, 1866

Fuente: www.proantofagasta.cl



6.- Fotografía 1910- 1915

Aca aparece el resguardo y la capitanía por lo tanto la imagen es posterior a 1910, fecha en que se inauguraron ambos edificios (centenario de la independencia chilena)

Fig.89: Muelle Pasajeros, 1910

Fuente: www.proantofagasta.cl

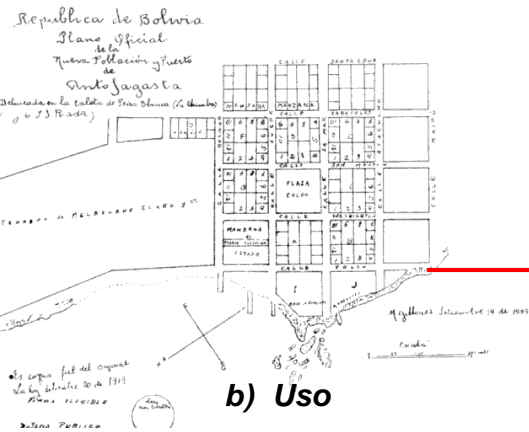


Instantánea de la transformación



Fig.90: Muelle histórico de Antofagasta, 2015

El conjunto tiene declaratoria de Zona Típica y cada edificio cuenta con la declaratoria de Monumento por el Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. Fuente: www.municipalidadantofagasta.cl



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

b) Uso

El muelle de pasajeros, principal elemento urbano que comporta un movimiento fuerte de personas siguió en funcionamiento hasta 1973, si bien su actividad mermó con todos los avances tecnológicos que hicieron que ya la comunicación vía marítima no fuera la única.

Cronología

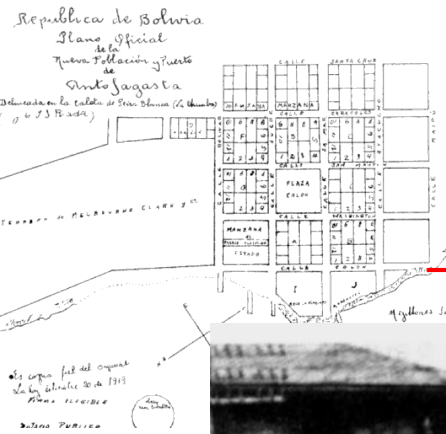
1866-1869	Muelle de pasajeros y muelle salitrero (pequeño)
1870-1875	Muelle de pasajeros y muelle de la Melbourne Clark
1875-1892	Muelle de pasajeros y 2 muelles particulares (Barnett y Melbourne Clark)
1892-1930	Muelle de pasajeros y 8 muelles de privados para movimiento industrial

Población en el mismo periodo

1866-1869	50 a 600 habitantes
1870-1875	600 a 6.000 habitantes
1875-1892	6.000 a 13.553 habitantes
1892-1930	13.553 a 54.570 habitantes

Si la sucinta cronología anterior la cruzamos con la población podemos dimensionar el movimiento que tenía el lugar en cantidad de personas que demandaban el uso del puerto, el cual no decreció a pesar de las crisis que tuvieron lugar en el periodo y que pudieron haber mermado la actividad de este lugar: el término de Caracoles y la guerra del Pacífico. Además este lugar era escenario de la Fiesta de San Pedro que se celebraba los días 28 y 29 de junio.

La siguiente imagen representa la importancia del lugar como punto de encuentro social. Muestra la actividad del lugar, relatándonos lo neurálgico que era este punto dentro del poblado.



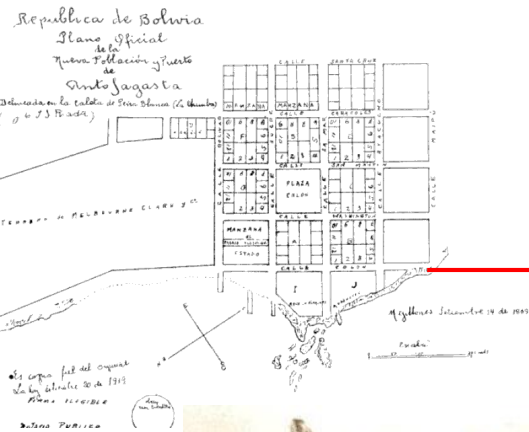
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.91: Muelle Pasajeros, 1930
Fuente: Aliwenco.
Día normal en el sector de los muelles.



Fig.92: Fiesta de San Pedro, 1920.
Fuente: Corporación Proa Antofagasta. Disponible en
www.proantofagasta.cl



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.93: Muelle Pasajeros, 1915

Fuente: www.elnortero.cl Edición digital 4 noviembre 2011.

Movimiento de lanchones transportando personas de los barcos que se mantenían en gira dado que la cercanía de los 9 muelles no les permitía atracar en ellos. Nótese las personas esperando a los pasajeros en muelle fiscal, y la cantidad de provisiones depositadas en bodegajes de muelles vecinos.



Fig.94: Postal Antofagasta, Muelle de pasajeros y Ferrocarril.

Fuente: Aliwenco. Postales de Antofagasta.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

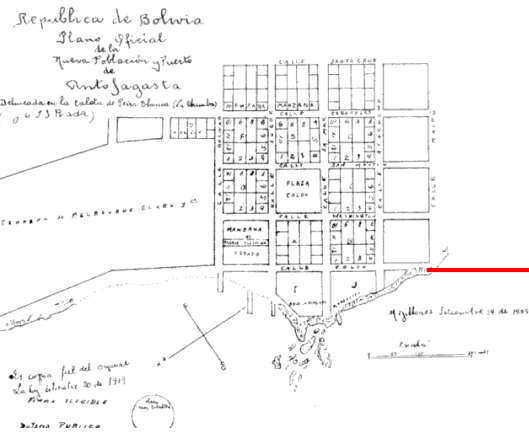
Esta imagen muestra que el muelle también es lugar de acopio de la mercadería para las personas, provisiones para la minería, y sacos de salitre para exportación



Fig.95: Muelle, 1904

Fuente:<http://metiendoruido.com/2014/04/a-108-anos-de-la-matanza-en-la-plaza-colon-antofagasta-region-chilena-1906/>

Imagen protesta obrera (salitreros) en muelle pasajeros.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

6.3.2.2.- Calle Bolívar y plaza Colón

a) Relato fotográfico

- Calle Bolívar

1.- Fotografía año 1873

La importancia de calle Bolívar se plasma en esta imagen que muestra el movimiento que se generaba por la actividad comercial



Fig.96: Calle Bolívar, 1873
Fuente: Archivo propiedad Sr. Hector Arán Salas

2.- Fotografía año 1904

Esta imagen muestra justo en la esquina que enfrenta al muelle por Bolívar el primer edificio del ferrocarril

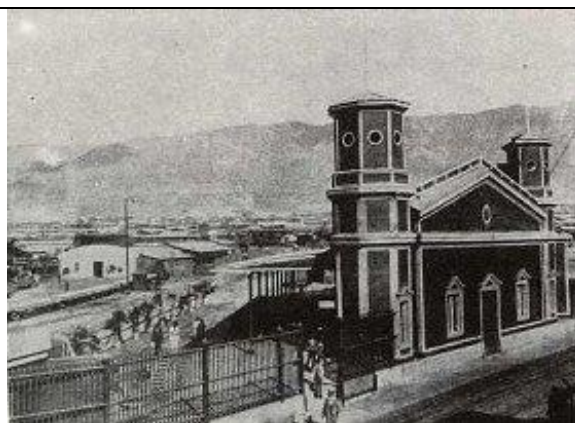


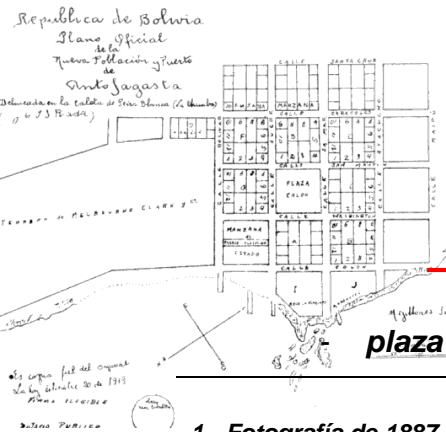
Fig.97: Primera estación FCAB, 1904
Fuente: Gonzalez, José et al. *Antofagasta, Historia de mi ciudad ...*, op.cit pág.141

2.- Fotografía año 1869 aproximadamente

Esta imagen muestra justo en la esquina que enfrenta al muelle por Bolívar el primer edificio del ferrocarril. Esta imagen es anterior a 1904, por lo poco tratada que está el edificio y lo incipiente de la calle Bolívar



Fig.98: Antofagasta, Estación ferroviaria a Oruro
Fuente: Aliwenco



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

plaza Colón

1.- Fotografía de 1887.

El entorno de la plaza es de dos pisos, destacando la segunda iglesia construida en alrededor del año 1875, y se quemó el año 1880 y después 1906. La primera que se edificó en el poblado era del año 1872.

Todas las construcciones eran de madera, y la plaza no contaba con ornamentación, salvo la vegetación en el centro de la manzana.

Fig.99: Plaza Colón, 1887
Fuente: www.proantofagasta.cl



2.- Fotografía de 1890.

La plaza cuenta con más ornamentación (áreas verdes). Las edificaciones son las mismas todas ellas hacia la esquina de San Martín con Sucre (lado izquierdo de la fotografía) almacenes. En la calle de la Sucre frente a la plaza de izquierda a derecha se ve: Hotel Colón (que recién tenía dos pisos), sitio vacío, catedral (segunda) y la vicaría (extremo derecho de la imagen). Todo es de madera.

Fig.100: plaza Colón, 1890
Fuente: www.proantofagasta.cl



3.-Fotografía de 1890.

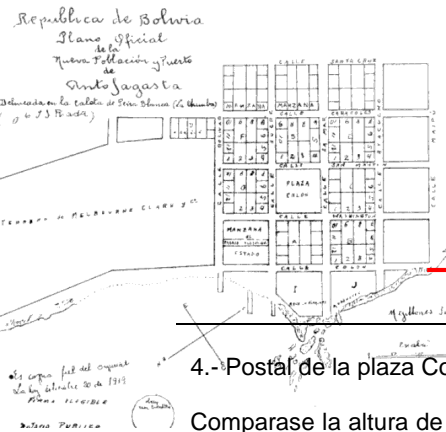
Esta imagen es otro ángulo de la plaza. Un acercamiento al edificio esquina muestra el lenguaje de la época: construcciones de dos pisos, en madera, estilo referencias georgianas, de cuya arquitectura se valora su adaptación a la condición ambiental del lugar a través de los elementos arquitectónicos y/o la configuración del espacio, en la búsqueda del confort térmico.

Los edificios que muestra esta foto y que conforman la esquina de San Martín con Sucre, son almacenes. La construcción de la esquina es de Pinnau & Cía, tienda exportadora dedicada a la venta de madera para la construcción. A mano derecha por calle San Martín son más tiendas.

La importancia de la venta de productos asociados a la construcción para esa época definió que estos programas de uso se emplazaran en las calles más importantes de la ciudad, como ésta la Plaza principal

Fig.101: plaza Colón, 1890
Fuente: www.proantofagasta.cl





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

4.- Postal de la plaza Colón del año 1904.

Comparase la altura de la vegetación de la foto N°2 y las edificaciones que son las mismas descritas en foto N°3. Esta congela un día de paseo, que solían ser los días domingos.

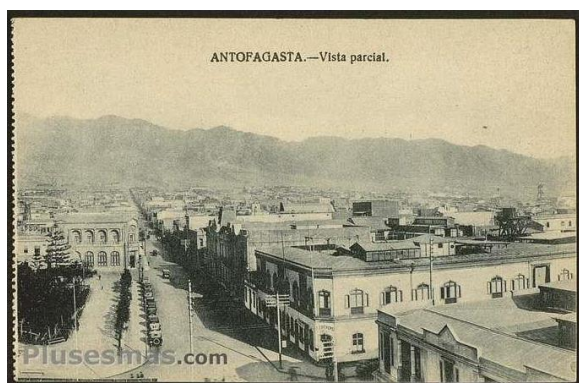
Fig.102: plaza Colón, 1904
Fuente: Aliwenco



5- Fotografía del año 1925 aproximadamente.

Se puede ver la heterogeneidad que ya en ese tiempo comenzaba a darse en lugares de tanta relevancia para el poblado, como lo es la plaza Colón. En un mismo lugar hay dos tiempos: el de la arquitectura de madera (extremo inferior de la imagen) y la de autor y estilo como lo muestra la imagen con la foto del banco español. El año se establece porque en esta foto está el edificio de la intendencia, el segundo que se inauguró en 1909 y se incendió en 1955.

Fig.103: Plaza Colón, 1925
Fuente: Disponible en http://www.plusemas.com/genealogia/fotos_antiguas/sudamerica/chile/antofagasta/imagen/111_2587.html



6.- Fotografía de aproximadamente 1925-1930

Esta fotografía corresponde a la esquina de Prat con San Martín.

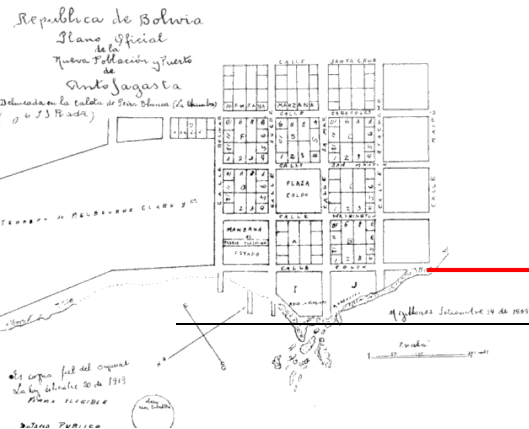
La iglesia catedral se inauguró en 1917.

Fue en este sector que comenzó la edificación de autor y de estilo. Véase en esta imagen que la iglesia, ya no de madera, diseñada por Luis Jacob y Emile Doyere (arquitecto francés) está construida en un estilo clasicista.

Esta imagen muestra a lo largo de toda la calle frente a la plaza Colón, de izquierda a derecha, lo siguiente: Hotel Colón, club social, catedral. Vicaría apostólica, banco español.

Fig.104: plaza Colón, 1925-30
Fuente: www.mhn.cl





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

5- Fotografías del año 1930 aproximadamente.

Presentación del frente de la plaza Colón por calle Prat, donde está construida la intendencia que permaneció hasta 1954³⁸⁹, fecha en que se incendió.

Al lado está el Banco Alemán y la empresa de cable West Coast.³⁹⁰

La otra imagen corresponde al Edificio de Correos, diseño de los arquitectos Cruz y Arancibia. Inició su construcción en 1921 y se inauguró en 1930.³⁹¹



Fig.105: Calle Prat, 1930

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539388/in/photostream/>



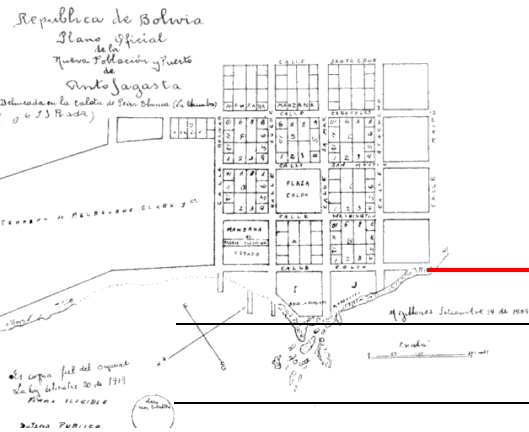
Fig.106: Edificio Correos de Chile 1930

Fuente: Disponible en <http://www.region2.cl/wp-content/uploads/2014/11/biblioteca-antigua.jpg>

³⁸⁹ Galeno Ibaceta, Claudio; "La edificación del imaginario de...op.cit, pág. 275-277

³⁹⁰ Arce, Isaac: *Narraciones históricas de...* op.cit.pág. 342.

³⁹¹ Galeno Ibaceta, Claudio; "La edificación del imaginario de...op.cit, pág. 275-277



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Instantánea de la transformación



Fig.107: Calle Washington, 1925
Fuente: Aliwenco. www.flickr.com

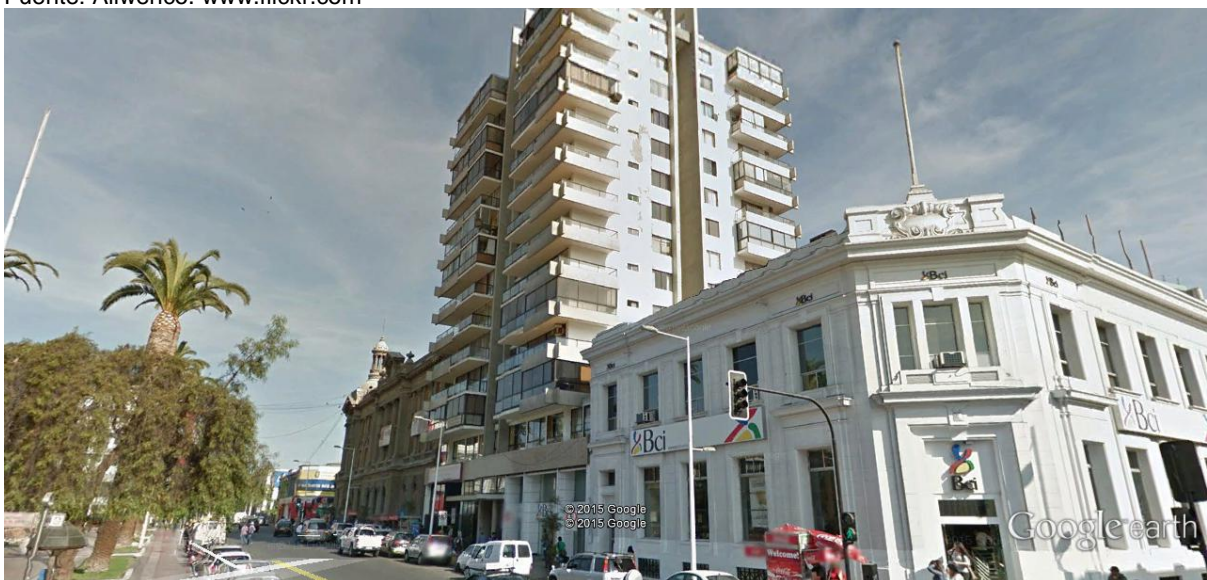
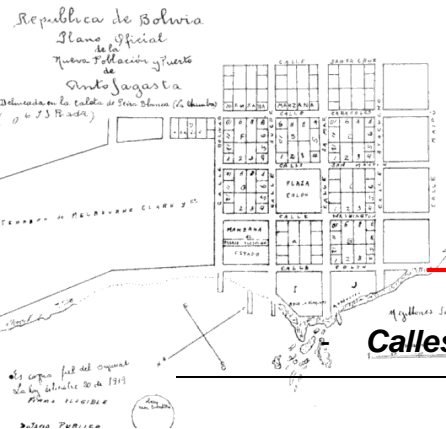


Fig.108: Calle Washington con Sucre, 2015
Fuente: Google earth



Calles en torno a la plaza

1.- Fotografía de 1875-1876 aproximadamente

Se muestra la calle Sucre desde el muelle que es un reflejo de la imagen de campamento que muy pronto quedó atrás construyéndose edificios muy nobles con una arquitectura muy cuidada como el hotel Colón

Fig.109: Antofagasta, calle Sucre desde el Malecón, 1875-76
Fuente: <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/10/calle-sucre-una-secular-arteria-nacida.html>



2.- Postales de fines de 1800

Muestra calles totalmente construidas, con una arquitectura de madera, mayoritariamente de un piso. Se ve en la fotografía de calle Latorre las vías del tren, que en este caso, era el Ferrocarril urbano. Nada de esto existe.

Fig.110: Antofagasta, fines del 1800
Fuente: <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/409549835/>



Fig.111: Antofagasta, calle Latorre, fines del 1800
Fuente: <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/10/calle-sucre-una-secular-arteria-nacida.html>



3.- Fotografía del año 1900 aproximadamente.

La imagen muestra un almacén que debe ser del fines de siglo, por ser de arquitectura en madera, segundo Piso abalconado y calles con alumbrado público (a gas)³⁹² y veredas.

Fig.112: Antofagasta, calle Latorre, fines del 1800
Fuente: <http://chile1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>



³⁹² Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.183

Esta fotografía muestra una arquitectura de madera que recoge el estilo georgiana de las colonias inglesas, pero que en esta imagen se nota el cuidado en la composición, no sólo por el programa que ofrece sino por su condición de estar frente a la plaza. Es el hotel Colón que data de antes de 1907, pero inscribe en su coronamiento (como lo muestra la imagen) ese año cuando termina la construcción del tercer piso. Al extremo derecho de la foto se divisa la estructura de acero de la nueva Catedral cuya construcción comienza en 1907 y termina de construir en 1917.



Fuente:

<http://www.taringa.net/post/imagenes/18328336/Fotos-antiguas-de-Antofagasta-Chile.html>

Se puede establecer el año por el automóvil, por la postación y pavimentación de las calles, que ya contaban con vereda.

La calle es Bolívar la que fue posible detectar por el edificio abalconado de madera de la imagen que hoy día se mantiene en calle Bolívar pero con muchas transformaciones, y el de un piso que se demolió en la década del 2000.

Los edificios de estilo clásico que aparecen en la imagen pueden haber sido bancos.



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=M_NrT-6I-U

6.- Fotografía 1930-1935 aproximadamente. Esta imagen de calle Baquedano, paralela a calle Prat (Lamar) es el fiel reflejo de una época que representó a una antofagastino que dejaba atrás su condición de campamento, y demuestra que sentía la ciudad como un lugar en el que se establecería para siempre. Un lugar que estuviera dentro de los cánones de belleza que imperaban en la época.



Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=M_NrT-6l-U

- **Calle Bolívar**

Bolívar en época de gloria del salitre, en su esplendor fue “la vía “que concentraba todo el movimiento de mercaderías, productos explotados y de trabajadores que eran traídos y llevados en carretas desde la ciudad a los depósitos salitrales y de plata de la



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

pampa. Era sin lugar a dudas una calle reconocida “popular” la que concentraba no sólo el movimiento, sino se instalaba el comercio y oficinas vinculadas al transporte, al muelle y a la actividad minera, en todo su recorrido de mar a cerro, hasta desviarse por la quebrada para tomar Salar del Carmen. Sin embargo apenas el tren se construyó y empezó a circular por la ciudad, sumado a ello el nacimiento del ferrocarril urbano de transporte de pasajeros, su importancia decayó, pasando a ser protagonista ahora la plaza Colón, y las calles que la rodeaban por donde pasaba el tren. La calle cambió su uso, tornándose residencial. Ello significó que ya no era importante toda la calle Bolívar, de inicio a fin, sino su área de influencia y significación se vio sesgada, quedando constreñida entre el muelle y San Martín, la calle de salida del tren.

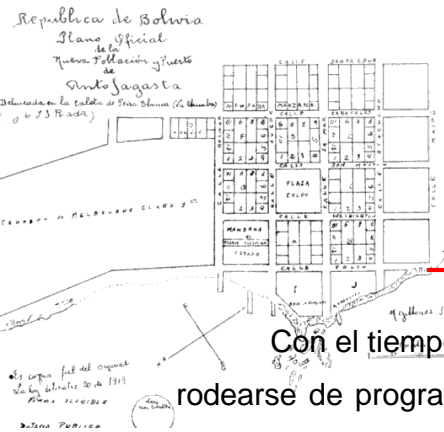
- Plaza Colón

Este es el lugar por origen debe de ser el más importante de la ciudad, dado que fue planificado como tal.

Ya hemos hablado de un nacimiento marcado por la actividad mercantil que dio origen al poblado, haciendo de este espacio, un vacío que por consiguiente fue instalando en él aquellos programas que sirvieran al sentido de puerto y poblado minero.

En Antofagasta el modelo de ciudad que incorpora la plaza central y principal de la ciudad prosperó por cuánto ella fue la cuna que acogió todas las actividades cívicas, formales e informales que daban cuenta de que Antofagasta, era más que un campamento. Desde el inicio, la sola instalación de la capilla, futura catedral, marcó un hito importante que fue el inicio del su sello como ciudad. No pesó el que ella estuviera rodeada de comercio minoritario, en lugar de instituciones gubernamentales o casas de la burguesía local.

Fue así como en ella se gestaron hechos históricos de relevancia como la toma de posesión de la ciudad que dio inicio a la Guerra del Pacífico, la matanza de los obreros salitreros en 1906, así como otras cotidianas, como las chinganas de festejo de aniversarios patrios, fiestas bomberiles, desfiles, fiestas religiosas, etc.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Con el tiempo, ya para fines del 1800, principios del siglo XX, la plaza comenzó a rodearse de programas de uso tradicionales y comunes a una plaza principal: fue así como se instaló la intendencia, no obstante siguió acompañada de muchos bancos, agencias salitreras, clubes sociales, y la plaza mismo consolidó su ornamentación, reforzando su condición de espacio público para el paseo dominical.



Fig.116. Plaza Colón, 1900
 A la espera de un desfile dominical.
 Fuente: Archivo personal Sr. Héctor Arán Salas

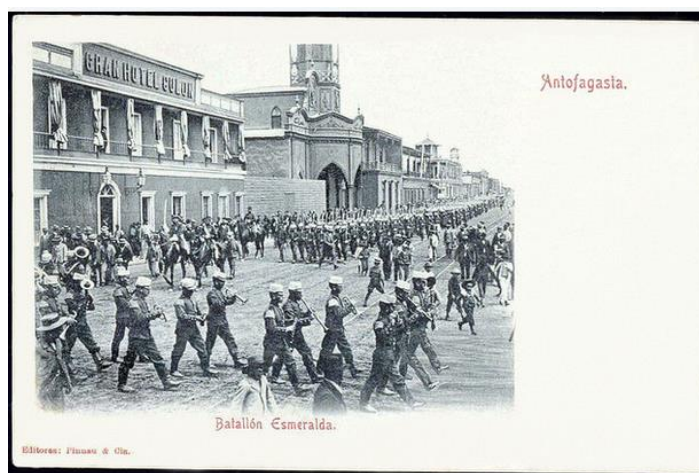
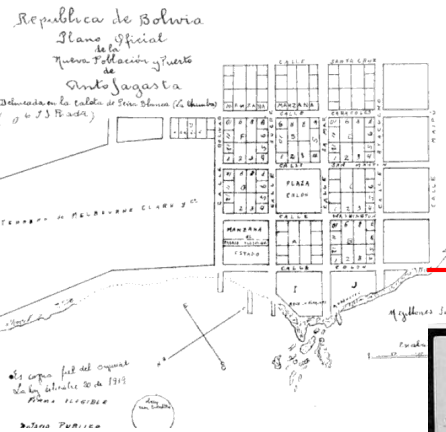


Fig.117. Batallón Esmeralda, 1880 aproximadamente
 Desfile dominical del Batallón esmeralda. Antes del incendio de
 1906 que destruyó la segunda capilla
 Fuente: Aliwenco.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.118: Fiesta religiosa celebrada en la plaza Colón, 1930

Fuente

<https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/441207940/in/datepost-ed>

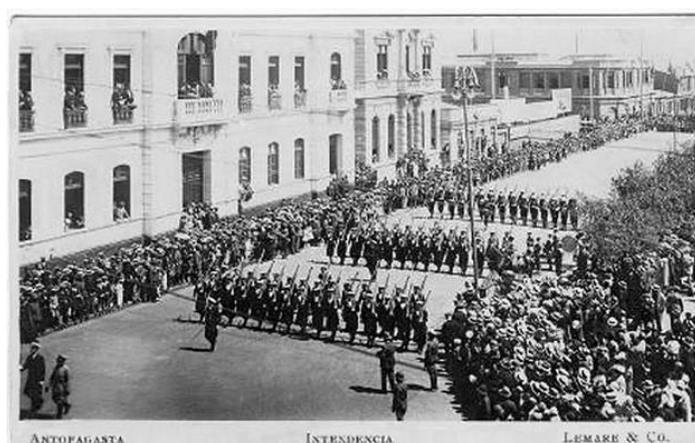


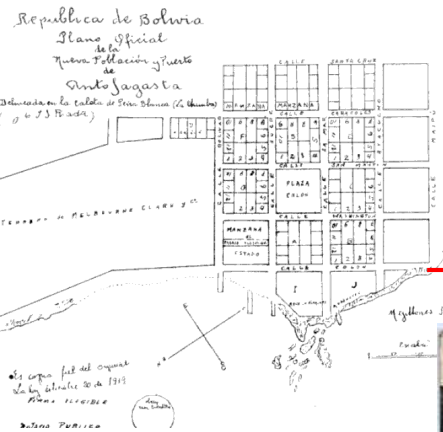
Fig.119. Plaza Colón, 1930

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/441207938/>
Desfile frente a la intendencia



Fig.120. Plaza Colón, 1929

Fuente: <http://chilede1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta.html>
Desfile frente a la intendencia.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.121: Plaza Colón, Antofagasta, 1915 aproximada
Fuente: archivo histórico del FCAB
La catedral está la catedral en construcción (se inaugura el año 1917)

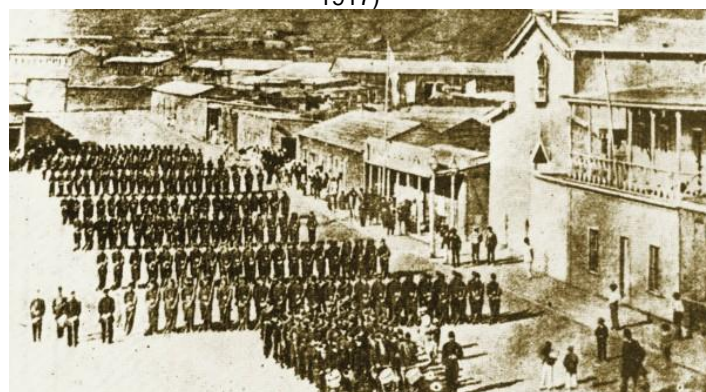
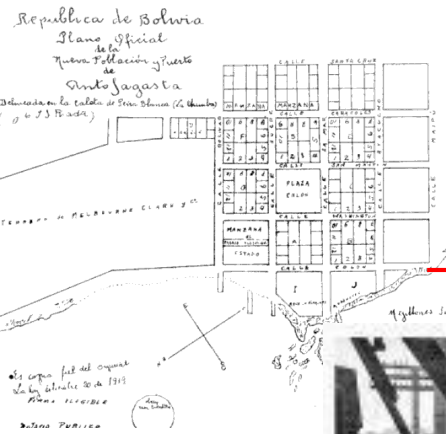


Fig.122: Plaza Colón, 1879
Dirección de Bibliotecas y museos de Chile. DIBAM
Fuente: www.museodeantofagasta.cl
Esta imagen es de la toma de posesión de los soldados chilenos el 14 de Ferero de 1879. Están en calle San Martín, frente a la Catedral. Se aprecia la primera iglesia (1873)³⁹³

³⁹³ Panadés Vargas, Juan Luis et al. *Antofagasta. Historia...*, op.cit. Pág.93



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.123: Plaza Colón, 1915

Fuente: <http://segundaantofagasta.cl/v3/index.php/compania/cronicas-del-ayer/67-los-bomberos-de-antofagasta-y-la-plaza-colon>

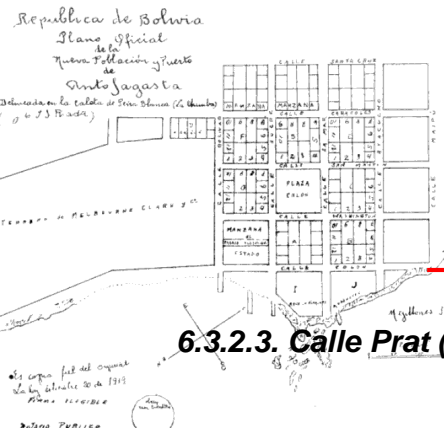
Imagen de una fiesta bomberil. Es un ejercicio de la Segunda Compañía de Bomberos.



Fig.124: Fiesta bomberos frente a la primera capilla, 1880

Corporación Proa Antofagasta.

Fuente: www.proaantofagasta.cl



6.3.2.3. Calle Prat (Lamar)-Matta (Nuevo Mundo-Angamos)-plaza Ferrocarril

a) Relato fotográfico

- Calle Prat con Matta

1.- Fotografías 1888 aproximadamente

Estas imágenes son de las primeras de este punto. La toma se hace desde el mismo punto, y con una leve diferencia del ángulo. Una es postal y la otra una fotografía.

El lugar es de arquitectura de madera, aún con reminiscencias georgianas por lo tanto de influencia de los ingleses que edificaban para la Melbourne Clark.

Aparece el riel y el tipo de postación que corresponde al de gas que se inauguró a fines de 1886.

Esta fotografía está tomada mirando al mar por calle Prat.



Recordemos que en plano de 1873 no aparecen edificaciones en este sector y en plano de 1914 se identifica programa comercial y de oficina principalmente (agencias navieras).

Fig.125: Calle Prat Con Matta, 1888

Fuente: Panadés, Juan et al. *Historia de mi ciudad de...*, pág.71.

Fig.126: Calle Prat Con Matta, 1888

Fuente

<https://www.flickr.com/photos/ljubs/22330646/in/album-274573/>



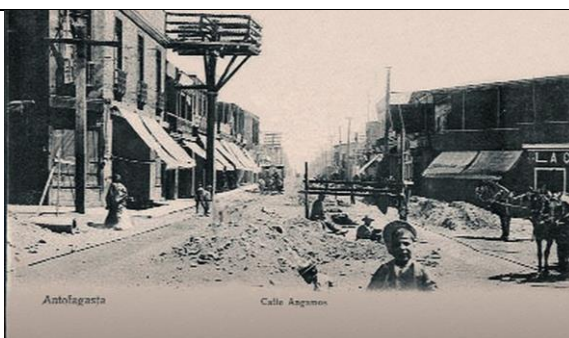
2.- Fotografía 1910 aproximadamente

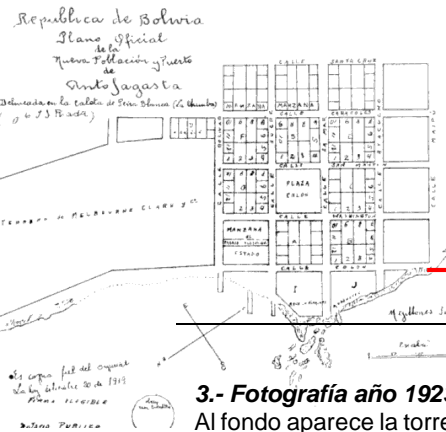
Esta fotografía muestra el momento en que se estaba haciendo las obras de alcantarillado. Estas comenzaron el año 1909. La imagen de la ciudad es de edificaciones en uno o dos pisos todo en madera. Acá no se ve al fondo la casa Giménez. La iluminación era por faroles a gas.

Fig.127: Calle Prat Con Matta, 1910

Fuente:

<https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539392/in/album-72157594452649038/>





Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

3.- Fotografía año 1923 aproximadamente

Al fondo aparece la torre de la Casa Giménez pero sin el techo a cuatro aguas que corona la torre, por lo que si sabemos que la obra se inició en mayo de 1923. Y se terminó en diciembre de 1924, esta foto de fines de 1923 aproximadamente.

Fig.128: Calle Prat Con Matta, 1923

Fuente:

https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U



4.- Fotografía año 1924 aproximadamente

Al fondo aparece la torre de la Casa Giménez que al parecer no está completa. Además no está la postación al medio de la calle.

Fig.129: Calle Prat Con Matta, 1924

Fuente: www.plusesmas.com



5.- Fotografía 1932 aproximadamente

Imagen de las principales calles del centro, edificaciones de madera y con programa comercial. Fíjese la calidad de urbanización. El año se deduce por la presencia al fondo derecho de la imagen de la casa Giménez (palacio sevillano) inaugurada en diciembre 1924.³⁹⁴ Esta imagen está mirando calle Angamos hacia el sur, camino a la plaza del Ferrocarril. Nótese que esta imagen es después del año 1924 y la arquitectura sigue siendo de madera, la misma de fines de 1800.

Fig.130: Calle Prat Con Matta, 1932

Fuente:<http://www.skyscraperlife.com/chile/14915-antofagasta-antigua-fotos-exclusivas.html>



³⁹⁴ Recabarren Rojas, Juan Floreal: *Episodios de...* op. cit. pág.158.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Instantánea de la transformación



Fig.131: Calle Prat con Matta, 2015
<https://www.flickr.com/groups/743846@N25/pool/>

- Calle Prat

1.- Fotografía y postal 1904

Estas imágenes están tomadas entre los años 1904-1906 porque muestra en la esquina el Club la Unión, edificio que existió en la ciudad en ese sitio desde 1904 hasta el gran incendio de 1906

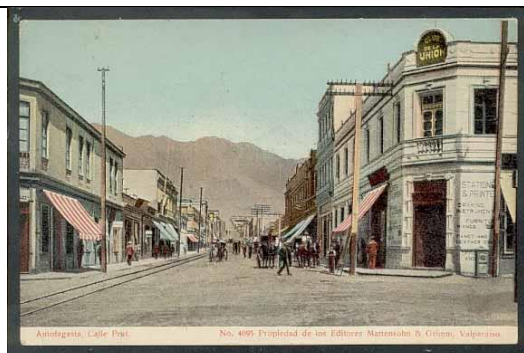


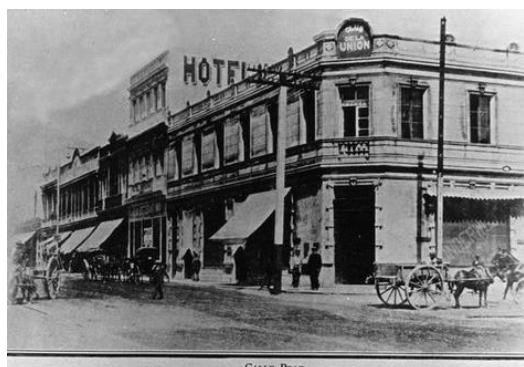
Fig.132: Calle Prat, 1904

Fuente:

<https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/2605260069/>

Fig.133: Calle Prat, 1904

Fuente: <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>



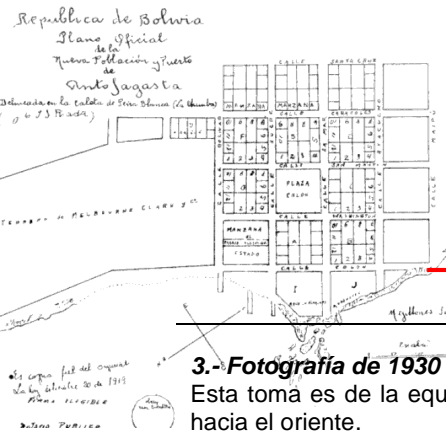
2.- Fotografía del 31 Octubre 1905

La postal tiene impresa la fecha. Esta calle que sale de la plaza Colón y por donde circula en tranvía, en esa época tiene una imagen conformada por una manzana continua con edificaciones de uno y dos pisos en madera siguiendo los lineamientos de orden del sistema constructivo baloon frame traído por los ingleses.



Fig.134: Calle Prat 1905

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6l-U



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

3.- Fotografía de 1930 adelante

Esta toma es de la esquina de Prat con San Martín hacia el oriente.

Muestra en el extremo izquierdo el banco español. La calle ya dejó atrás la arquitectura entramada de madera y su imagen es el reflejo de la nueva sociedad que se estaba consolidando en Antofagasta. Una más culta y que estaba atenta a todos los acontecimientos que una urbe debía de estar, entre los que los movimientos artísticos imperantes en la capital y el extranjero no pasaban desapercibidos. La economía de la zona atraía a profesionales y empresarios a establecer en la ciudad como su fuente de trabajo.



Fig.135: Calle Prat, 1930

Fuente:

<https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539386/in/album-72157594452649038/>

- Plaza del Ferrocarril

1.- Fotografía año 1915 aproximadamente

La imagen muestra una calle Angamos ya consolidada con tiendas que llegan a plaza del Ferrocarril.

La arquitectura es de madera, caña y barro como la mayoría de las construcciones de la época.



Fig.136: Calle Angamos, 1915

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6l-U

2.- Fotografía año 1930 aproximadamente

Esta imagen es de la esquina sur poniente frente a la plaza del Ferrocarril (Sotomayor)

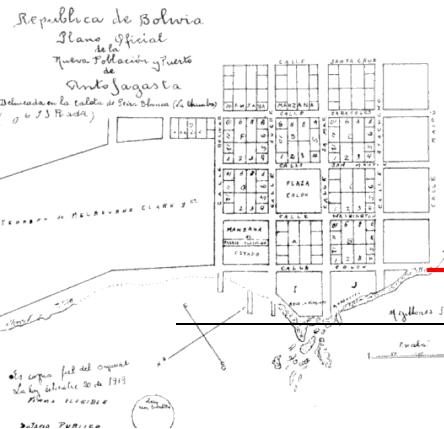
Frente a ella la mayoría de los establecimientos eran tiendas minoristas, pero de igual forma tenía programas más de élite como lo eran los grandes hoteles. Como el que ocupó la misma esquina sur poniente.

La data se obtiene del tipo de postación.



Fig.137: Calle Uribe, 1930

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6l-U



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

3.- Fotografía año 1920

Este es el edificio de mercado de abastos que se construyó en la manzana que estaba destinada a la plaza del ferrocarril, fue una obra de Jaime Pedreny quien la construyó entre 1919 y 1920.³⁹⁵

Fig.138: Edificio del Mercado, 1920
Fuente: www.plusesmas.com



4.- Fotografía año 1905

Este hotel emplazado frente a la plaza del Ferrocarril, tuvo mucha importancia en la época. Es también de madera

Fig.139: Antofagasta, Hotel Londres, 1905
Fuente: <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/vista-del-morro-y-puerto-de-arica-en.html>



Uso

El sector a diferencia de las calles que se acercaban más a la plaza Colón, así como al Muelle de pasajeros se fue completando hacia finales del 1800. Ya para 1920, año en que se inauguró el mercado municipal, que restó media manzana a la plaza del ferrocarril, el sector ya estaba consolidado con tiendas de comercio minoritario: sastrerías, botica, talabartería, sombrerería, etc.

Hacia el año 1914 como lo muestra el plano comercial, calle Angamos, casi al llegar a la plaza del ferrocarril, estaba en vías de consolidación. En ese periodo, mayoritariamente había bares. Hacia 1925-1930, las cantinas fueron desplazadas por tiendas. El lugar era en sí un espacio público significado por su actividad. El comercio comporta un uso permanente, puesto que es en este lugar donde las ventas se concentraban. No existieron polos comerciales sólo hasta los años 90 del siglo XXI.

³⁹⁵ Galeno Ibaceta, Claudio, "La edificación del imaginario de...", op.cit, pág. 277.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

La esquina de Prat con Matta que mantiene la curvatura que se originó para dar cabida al giro del tren, generó un espacio de mayor ancho en el encuentro de las calles Angamos y Prat que se constituyó escenario de celebraciones.



Fig.140: Calle Prat Con Matta, 1888
Fuente: Disponible en www.bombaferrocarril.cl
Ejercicio bomberil.



Fig.141: Desfile Calle Angamos, 1900
Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6l-U
Desfile Angamos (Matta) a Prat (Lamar)



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.142: Calle Angamos (Matta), 1920

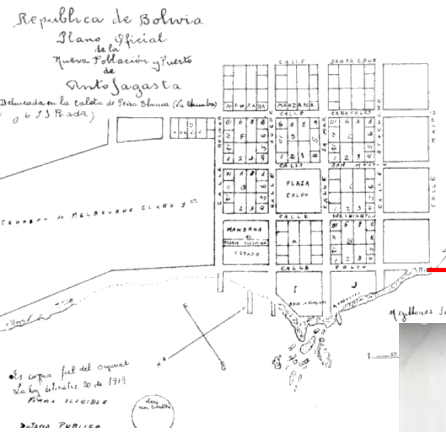
Fuente:

http://ww2.educarchile.cl/UserFiles/P0001/Image/CR_Imagen/articles-102051_imagen_0.jpeg
Comercio en calle Matta



Fig.143: Calle Prat , 1930

Fuente: <http://www.elpuertolibre.cl/archivos/45748>



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



Fig.144: Calle Angamos (Matta), 1930-35

Fuente: https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U

Esta imagen corresponde a la fachada frente a la plaza Sotomayor por calle Matta.

Se mantiene un programa de tiendas minoristas que incipientemente se mostraban en plano de 1914.

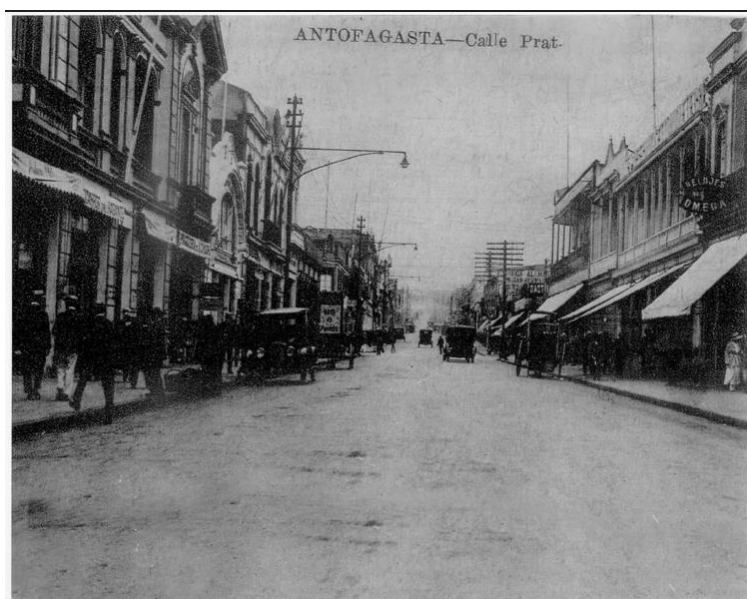
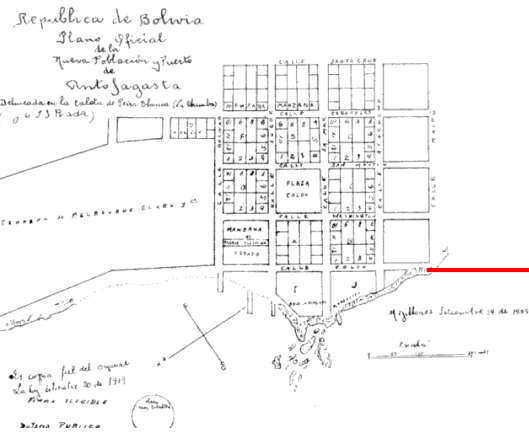


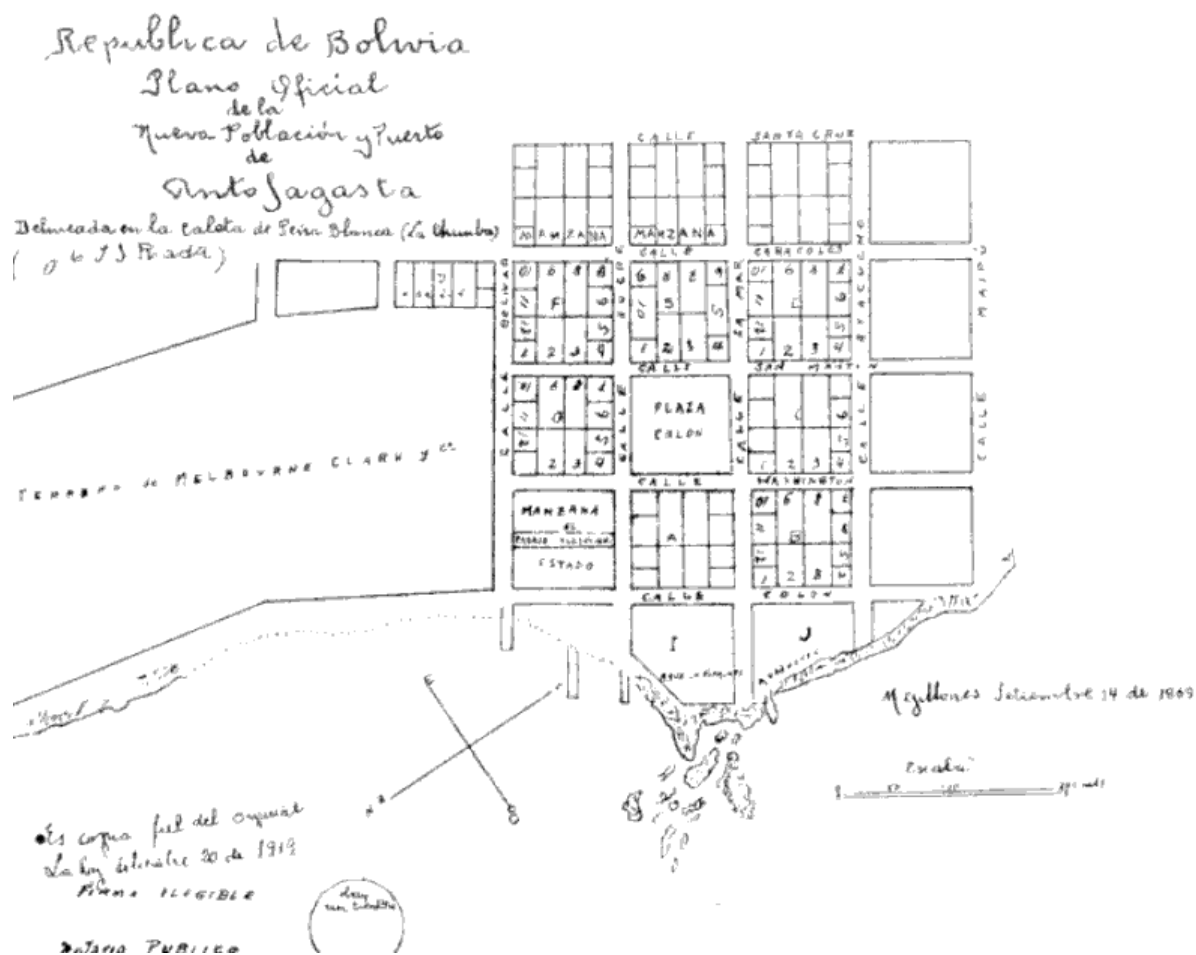
Fig.145: Calle Prat 1930

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/ljubs/386346663/in/album-233551/>

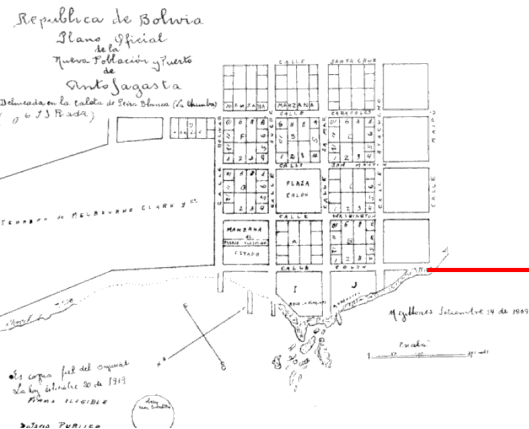
Imagen de toldos de las tiendas minoristas.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



CONSIDERACIONES FINALES



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Estas notas nacen de una investigación cuyo eje centra su estudio en torno a la configuración de los lugares, como espacios significados a partir de experiencias que son reconocidas en el relato verbal, escrito y gráfico, el cual se espera sean internalizadas, memorizadas y rememoradas. La investigación explora en las expresiones materiales y simbólicas y como estas significan los lugares asociados. En términos conceptuales, el acto de fijar en la memoria y el de traer a la memoria suponen la existencia de una imagen, imagen que se aproxima al recuerdo seleccionado que se ha memorizado.

El espacio público es ante todo un concepto urbano, es decir que está y ha estado relacionado con la ciudad, pues es allí donde surgió. Es la ciudad, "*aquel dispositivo topográfico y social capaz de hacer eficaz al máximo el encuentro y el intercambio entre los hombres*"³⁹⁶ donde aparece (el espacio público), puesto que es precisamente el que posibilita el encuentro y el intercambio, actividades que están en el origen mismo de la definición de una colectividad, de una sociedad. De este modo, si la ciudad es un hecho histórico, el espacio público también lo es, ya que es el escenario de las manifestaciones culturales de una población.

Las cualidades y calidades urbanas dependen en buena medida de su sistema de espacios públicos, entendidos estos no solamente como el conjunto de espacios exteriores, sino también de todos aquellos edificios públicos y privados que poseen una significación colectiva para los habitantes de la ciudad. Por consiguiente, la mantención de los espacios públicos que comportan valores históricos contribuyen a la consolidación de la identidad local.

Antofagasta es una ciudad que se origina entre falencias, dolencias, lo inhóspito, esfuerzo, implantación de modelos foráneos, que dejó ver desde un comienzo el potencial que tendría como urbe dentro de un sistema territorial, político y económico; y que la exponía a un crecimiento explosivo y acelerado de su urbe. Basta que

³⁹⁶ Gamboa Samper, Pablo; *El sentido urbano...* op.cit. 13-18



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

recordemos que en los inicios del poblado, Jorge Hicks en un acto premonitorio manda delinear las calles de un ancho considerable para la época, cuya dimensión incluso es adecuada el día de hoy. Cotejar datos reales de la población con la cronología edificatoria de la ciudad, nos entrega el insumo que demuestra objetivamente que hubo un crecimiento exponencial de la ciudad entre periodos de 10 años, que sin duda, selló su desarrollo urbano. Si consideramos que la tasa de crecimiento entre censos que se considera normal es de un 2% anual por cada 10 años, Antofagasta al tener un crecimiento superior a un 8 % anual en periodo de 10 años.

Antofagasta es una ciudad que se presenta con una trama regular y armónica, con un lenguaje mixturizado que intenta acomodar sus necesidades a los momentos estilísticos que se conocían a través de profesionales formados fuera de la ciudad, mezclado a las características y condiciones que el lugar entrega. No obstante, también cabe recordar que en un comienzo, una vez superada la época en que todo lo que se construía era de características precarias, hubo una fuerte influencia de un estilo edificatorio impuesto por el segmento de la población que tenía el control económico del poblado, los que contaban con el beneplácito de las autoridades para edificar de alguna determinada forma y diseño. Lo que los ingleses estaban construyendo era un campamento y no una ciudad, pero a pesar de ello cuidaban el mantener un lenguaje que brindara una imagen acorde a ciertos paradigmas de belleza clásica. Las viviendas eran su mejor creación, puesto que vivir en Antofagasta, demandaba un hospedaje cómodo para paliar las falencias del inhóspito desierto y la lejanía a centros urbanos de mayor envergadura, repercutiendo en la calidad de vida comparada a la de su remoto lugar de origen.

Pero finalmente dentro de ese soporte, se sustenta una forma de vida que comienza a configurarse como propia y que es el testimonio de la cultura que se está formando. Como dice Edward T. Hall *La cultura no es innata es aprendida*.³⁹⁷, lo que implica que cada acto y cada hecho que la historia nos relata sostiene la vida de la comunidad que la compone. Nuestro caso de estudio nos permite afirmar que la transformación de los lugares no es motivo de una pérdida de valor o la desaparición

³⁹⁷ Hall, Edward T. *Más allá de la Cultura*, España, ed. Gustavo Gili, 1978.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

de alguno de estos lugares “importantes” de concurrencia masiva. Además, el cambio de uso de un determinado **Lugar**, y que pudiera ser resultado de la dinámica propia de una ciudad, no es una condición que quite su reconocimiento; siempre y cuando, ese uso que reemplazó y/o modificó uno anterior, contenga y convoque actos sociales que no alteren la existencialidad de dicho espacio. Es decir, postulamos que la evolución o la transformación de la ciudad no es razón para que se pierda identidad, siempre que esta transformación no le reste su condición de ser escenario de actividades sociales.

Reiterando lo que anteriormente hemos expuesto, reconocemos que muchos lugares preconcebidos o con una planificación previa, fueron mutándose en búsqueda de una adaptación a las nuevas necesidades de uso. Sin embargo un aspecto importante de señalar es que si el cambio de uso implica sólo la alteración de la actividad dentro del ámbito de lo público, no afecta el lugar. Distinto es si dicha transformación reestructura la configuración programática del lugar, pasando de contener actividades de orden público por privadas, trasgrediendo en ese caso su esencia como espacio comunitario. Modifica la percepción de lo que está en la memoria, altera la estructura explícita y consigue que lo público se pierda o se transforme en otro que ya no es reconocible. Desaparece la imagen “rememorativa” porque la percepción es un acto receptivo. Involucra acciones sensoriales, principalmente referidas a la vista y a la memoria. Existe un mecanismo a través del cual se reconocen los objetos “el resultado inicial de la identificación de las formas”. Ejemplificamos lo anteriormente expuesto con lo acontecido en uno de los lugares que hemos identificado en esta investigación como importante, calle Bolívar. Esta calle con un innegable valor histórico, se vio afectada en su condición de espacio público, cuando surgió el tren como medio de transporte del material de carga, cambiando el recorrido que se hacía por esta calle, y por añadidura, trasladando el uso comercial que Bolívar tenía a las calles por donde éste ahora circulaba.

Otro tema importante de destacar, y que se desprende principalmente de las fotografías que se han escogido para su análisis, es que la aceleración que acompañó el desarrollo de la ciudad en este periodo de estudio no implicó un desorden en su imagen. Se procuró mantener una composición con patrones coordinados entre unidades, conformando un conjunto de lectura homogénea, que pasaron a constituir



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

barrios comerciales e institucionales, cuya punto más álgido fue cuando se dio paso al periodo de arquitectura de autor, donde la imagen de la ciudad se consolidó con los movimientos artísticos, imperantes en la época.

De este periodo que abarcó la investigación, podemos identificar que existen tres periodos de la ciudad y que lleva consigo una definida imagen urbana y comporta espacios significativos, y lugares que van adquiriendo significado por la actividad que contienen. Son la Antofagasta campamento, de bodegas e industrias; la Antofagasta georgiana, de madera, caña y barro, y la Antofagasta de autor. La primera construye a la manera de los ingleses empresarios privilegiando lo práctico sobre lo bello, la segunda a la manera de los ingleses que se establecen de manera definitiva en la región, y buscan su adaptación a la región, y la tercera según lo novedoso en términos de moda que traen los autores a quienes se les encargan proyectos.

Hoy, el paisaje construido de la ciudad, posee un alto contenido de heterogeneidad. Los espacios públicos se van armando de fragmentos que van sumándose o superponiéndose ante la inminente preocupación por el desarrollo cultural de la población que la construye, donde continua predominando intereses de índole económico.

Antofagasta una ciudad de yuxtaposiciones

Queremos que se interprete que lo esencial de Antofagasta, y por tanto lo significativo, no es lo que nos enseña su apariencia, sino lo que la trasciende, lo que está contenido en lo implícito. Y lo implícito se va construyendo con la historia, es decir, por la valoración que el habitante ha dado a sus espacios con el paso del tiempo. Insistimos en sostener que la valoración patrimonial para la realidad de Antofagasta, no radica en la homogeneidad estilística, volumétrica, tipológica, sino en la valoración del espacio o lugar que lo contiene. Y ese valor del lugar está dado por un continuum de uso colectivo, y por la relevancia que dicho uso profesa para la mayoría de las personas. Ese valor del lugar se obtiene de su permanencia en el tiempo,

No hay que desconocer que estos lugares, por el interés que proyectan, producto de su desarrollo histórico, ha auspiciado la inserción de modelos de alta connotación



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

volumétrica y estilística, lo que otorga el afianzamiento de la permanencia de este “reconocimiento colectivo”. También es de mencionar que hay casos en que se ha dado una situación inversa, en cuanto a que no es el lugar lo que propicia la inserción de volumetrías de interés y de estilos connotados, sino es el edificio el que genera con su presencia un entorno que conforma un lugar significativo. Podemos nombrar para ejemplificar, la estación de ferrocarriles, en la cual no se suscitaban actividades populares, de encuentro, sino las propias de entrada y salida de pasajeros, pero que contaba con un emplazamiento dentro del tejido, tipología propia de la zona y del lenguaje utilizado en la época que irradiaba hacia el entorno una importancia que vitalizó y conformó ese lugar como espacio urbano. Otro caso es el de las ruinas de Huanchaca que por sus características atípicas su inserción en el medio lo hace absolutamente dueño de un entorno que en sí constituye un **Lugar**. “*El presente de una ciudad es sólo una manera de ver su esencia y no la ciudad misma*”³⁹⁸

Hemos dicho que el significado de las ciudades no siempre es por sus obras individuales sino por el espacio que sostiene el conjunto de ellas. Poseen un valor en tanto forman parte de un área urbana contenedora de significados.

La manzana se conforma por una sumatoria de tipologías edificatorias que conviven simultáneamente. De alguna forma trata lo expuesto Marcelo Trabucco, arquitecto Argentino, quien expresa: “*Ninguno de los edificios de Antofagasta es particularmente sorprendente, ni aún aquellos más significados por sus razones sociales o institucionales (...) Quizás todos estos edificios que van “uniendo el camino”, que van planteando las posibilidades de recorrer sean arquitectónicamente edificios tardíos que intentan reproponer memorias modelísticas exógenas*”³⁹⁹

Estamos hablando de una ciudad que se proyecta con una imagen heterogénea. Una ciudad de yuxtaposiciones, exento de una lectura unitaria. Por ello, se percibe conformando un orden difícil de percibir, problema que según plantea Ruth Verde Zein, arquitecta brasileña es que cuando ello sucede en la construcción de ciudades debe abordarse como “*un valorizar y garantizar dicha diversidad que es propia*”, puesto

³⁹⁸ Matas Colom, Jaime: *Las Ciudades...* op.cit pág 209.

³⁹⁹ Trabucco, Marcelo: “Hacia una lectura ...”, op. cit. págs. 19 -28.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

que ésta no significa pérdida de coherencia, sino el reconocimiento de nuestro presente.”⁴⁰⁰

Con todo reforzamos nuestra hipótesis de que en Antofagasta lo invariable aporta lo significativo, y que lo invariable tiene que ver con lo que está al interior de ella, lo que no se ve. Y que ella no se sostiene sino es su esencia como espacio urbano. Apostamos que nuestro aporte se sustenta en la convicción de que con el sólo hecho de ser ya se atesora un determinado sentido; y que temporalmente se desarrolla una estructura de sentimiento que ha de ser inherente. Esa estructura de sentimiento es la que tiene que ver con la construcción de una particular forma identitaria, basada en las relaciones que se establecen con el medio ambiente en el cual se inserta una comunidad.

Aparentemente Antofagasta evoluciona desinteresada, imbuida en un desarrollo caótico. Sin embargo, su orden se aprecia en sus aspectos implícitos. Aquellos que son difíciles de percibir en una primera mirada y que por lo tanto tienden a la confusión, en cuánto parecieran incluso no existir.

Existe en Antofagasta un orden arraigado en una serie de actos en los que se habilita la experiencia. Que adquiere la definición por su actividad. Las acciones que se habilitan remiten a un espacio social concebido como comunidad construido desde el imaginario que procura continuidad en el tiempo. Permanencia, en otras palabras un rasgo identitario por medio de la construcción de una valoración que se aprecia en la presentación de sus componentes.

Hoy algunos movimientos preservadores locales apuntan a conservar aquellos “componentes que se presentan en la ciudad” que son relevantes, pero que necesariamente no son constituyentes de un tejido morfológico homogéneo, ni un conjunto fácilmente reconocible. Son elementos individuales que hacen presente fragmentos de la historia de una ciudad, que pueden convocar reminiscencias de hechos pasados.

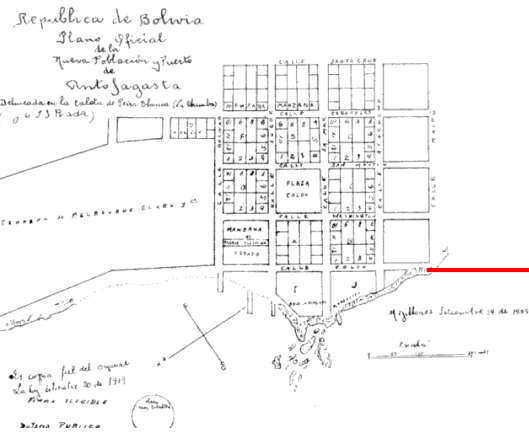
⁴⁰⁰ Verde Zein, Ruth: “Arquitectura en el siglo XXI, ¿Fin de la utopías o su realización?”, *Revista ARS*, N°10, 1988, Pág. 30.



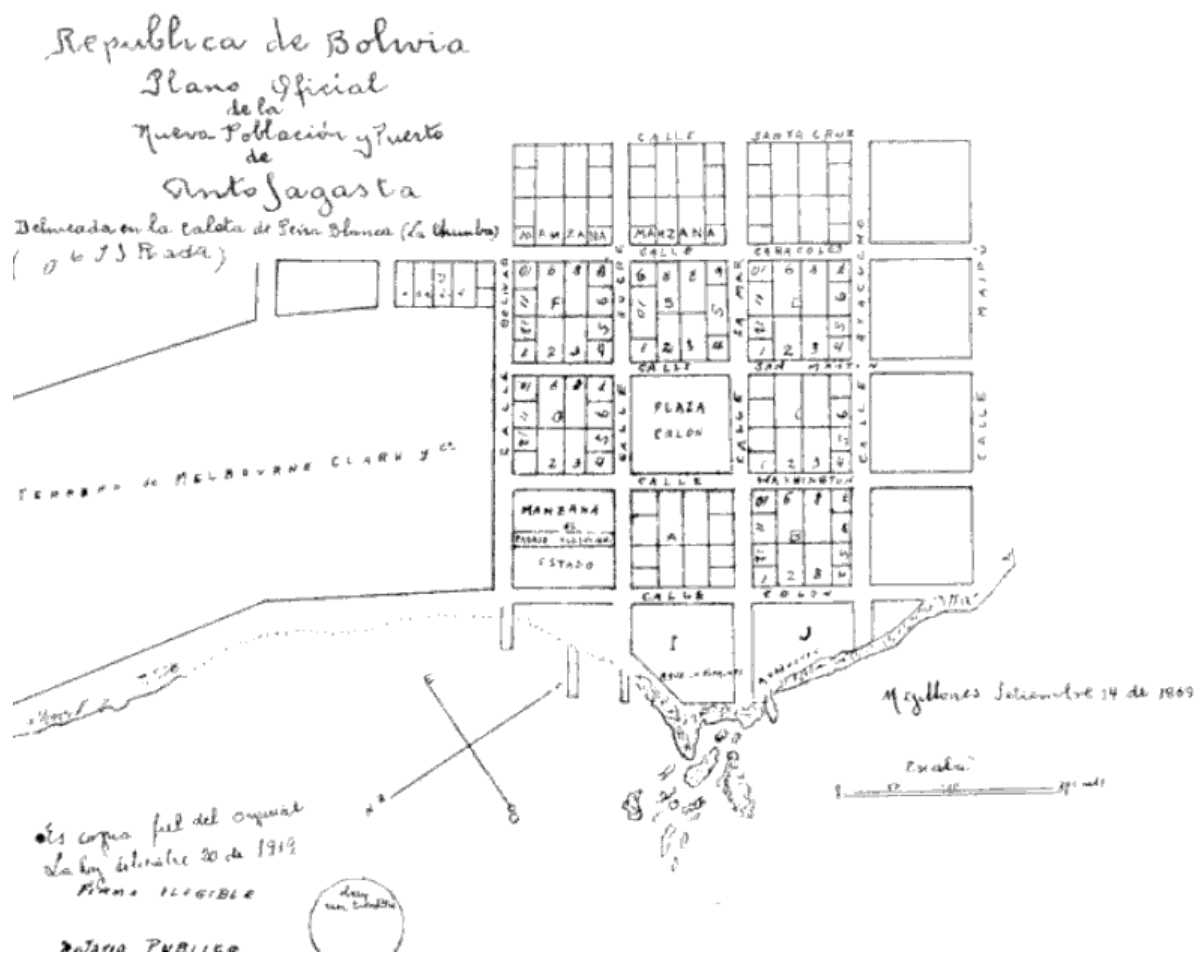
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Se ha trabajado arduamente en hacer prevalecer la construcción sentimental del espacio físico asociado al espacio social. Es esa la razón que ha sostenido el entusiasmo por continuar con el estudio con un enfoque urbano que se tiene de la preservación como una forma de aportar con la construcción de la identidad de un grupo de habitantes.

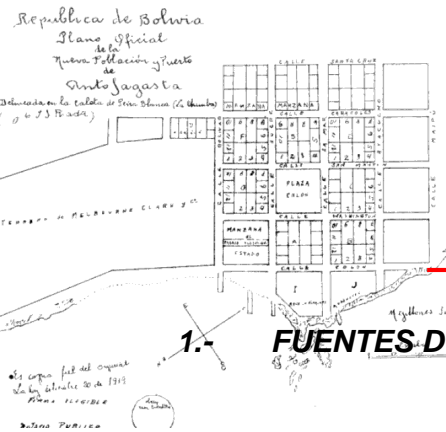
Finalmente decir, que la novedad de este trabajo, que es un compilado de valioso material escrito y gráfico aportado por fuentes primarias y secundarias señaladas en esta investigación, es tomada y reordenada en función de un objetivo, y que es el mostrar al lector que identidad hay, que la historia nos la contó, y que el valor de ella estriba en el espacio público, porque es él el que permanece. Queremos además que este material se sume a todas las iniciativas que con el pasar de los años han procurado transmitir el conocimiento de nuestra historia, y que sirva para realizar gestiones y planes de acción y gestión que permita internalizarla en el imaginario urbano y afianzar su contenido identitario.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)



BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DOCUMENTALES



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

1.- FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVOS CONSULTADOS

Archivo Nacional de Chile

- Periódicos de la época

Biblioteca Nacional de Chile

Archivo de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.

- Planimetría edificio de Correos de Chile.

Archivo del Museo Regional de Antofagasta.

- Planos
- Fotografías

Archivo digital Memoria chilena

- Planos
- Fotografías

Biblioteca Municipal de Antofagasta.

- Libros de historia
- Libro de poemas

Biblioteca Universidad Católica del Norte

- Planos en hemeroteca
- Publicaciones
- Libros

Centro de Documentación CEDARQ. Facultad de arquitectura, Construcción e

Ingeniería Civil de la Universidad Católica del Norte, sede Antofagasta

- Planos

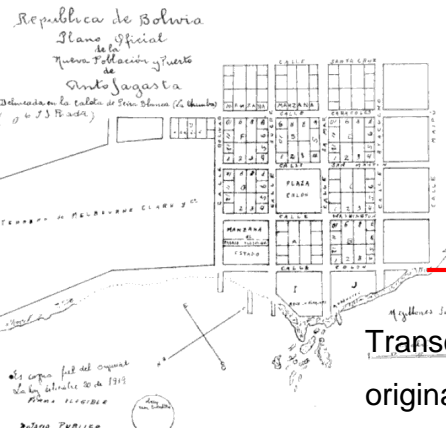
FUENTES PRIMARIAS

ARCE, Isaac:

Narraciones Históricas de Antofagasta, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930.

BIBAR, Gerónimo de:

Crónica y relación copiosa y verdadera de los reynos de Chile. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1558.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Transcripción paleográfica del profesor Irving A. Leonard según manuscrito original propiedad de Newsberry Library; Chicago III, USA., 1966.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA

Estado, 73, N.161. Carta del 01 octubre 1803 del obispo auxiliar electo por Chile, Charcay, Arequipa y Córdoba del Tucumán a N.E San Lorenzo.

LIBROS DE ACTAS MUNICIPALES DE ANTOFAGASTA

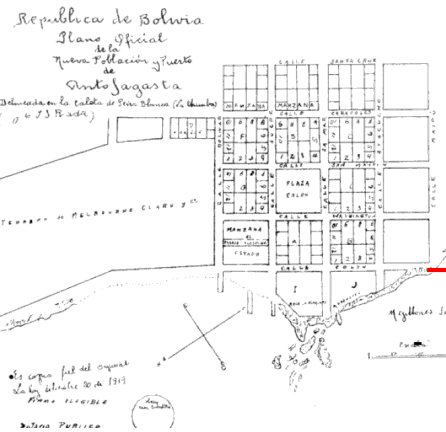
Municipalidad De Antofagasta

- Libro N°1. Junta Municipal 1814-1877, 292 páginas.
- Libro N°2. Actas Municipales 1877-1879, 285 páginas
- Libro N°3. Sesiones Municipales 1879-1883, 263 páginas.
- Libro N°4. Actas Públicas 1883-1885, 386 Páginas.
- Libro N°5. Actas 1885-1917, 280 Páginas.
- Libro N°6. Actas 1889-1892. 406 páginas.
- Libro N°7. Actas 1892-1894. 347 páginas.
- Libro N°8. Actas 1894-1895, 511 páginas.
- Libro N°9. Actas 1895-1896, 446 páginas.
- Libro N°10. Actas 1896-1900, páginas

CEDARQ.

Centro de Documentación Facultad de Arquitectura, Construcción e Ingeniería Civil. Universidad Católica del Norte.

- Plano de Antofagasta, copia publicado bajo la dirección de la oficina hidrográfica en... y aumentado. C.V.A. Escala de 1 por 10.000 metros, Antofagasta, Chile; 1890.
- Plano de la ciudad de Antofagasta. Escala: 1/5,000 (año no legible)
- Plano de la ciudad de Antofagasta con indicación de sus límites urbanos fijados en conformidad al Decreto Supremo de 8 de octubre de 1888. Escala 1:5.000. Antofagasta, Chile, 26 de agosto 1918.
- Plan Shewing new high-level approach-to northyard and-proposed sorting yards. Scale 1:10.000, Antofagasta, Chile. 6 de abril de 1906.
- Plano catastral de Antofagasta. Escala 1:2000. Antofagasta, Chile. 30 de octubre de 1914.
- Plano de Antofagasta, Antofagasta, Chile.1903.



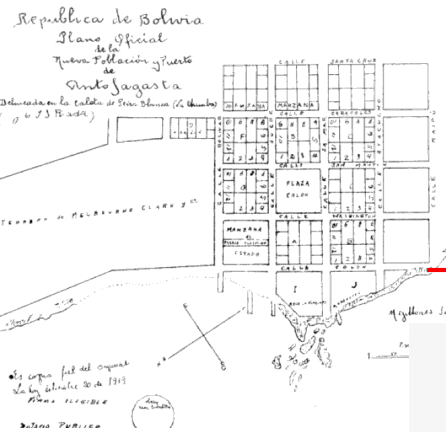
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Plano de Antofagasta completado con las hijuelaciones encomendadas por la I. Municipalidad. L.J.V. Abd-El-Kader. Escala 1:5000. Antofagasta, Chile. Diciembre 1899.

- Plano Oficina Ingeniero de L.J.V. Abd-El-kader.
- Plano obras del Puerto de Antofagasta. Escala 1:5000. Antofagasta, Chile.1913.
- Antofagasta & Bolivia Railway C° Ltd. Estación Antofagasta. Escala 1: 10.000. foliado N° 351. Antofagasta, Chile. 31 de diciembre 1903.
- Plano de Antofagasta. L.J.V. Abd-El-Kader,. Escala 1:5000, Antofagasta, Chile. 30 junio 1897.
- Plano South America Chile, Antofagasta Road, from chilean chart of 1936, Washington DC. Published May 1888 at the Hidrographic Office under the authorithy of the Secretary of the Navy.
- Plano de Antofagasta, 1903, escala 1:5000. Sin autor
- Plano de la ciudad de Antofagasta. Dionisio Mary L. Escala 1:10.000. Antofagasta, Chile Antofagasta, 31 de diciembre de1903.
- Plano de la provincia de Antofagasta., F.A. Fuentes L. para la "Geografía de Descriptiva de la República de Chile" por Enrique Espinoza
- Costas de Chile. Rada de Antofagasta. Plano levantado en febrero de 1880 por Fco. Vidal Gormaz, Capitán de Fragata auxiliado por los ingenieros A. Bertrand, R. Torres, J.M. Figueroa. Publicado bajo la orden del Ministro de Marina y bajo la dirección de la oficina Hidrográfica en Abril de 1881.

MEMORIA CHILENA. Colección digital

- Plano guía comercial de la ciudad de Antofagasta. Levantado por L.J.V. Abd-El-Kader/ Bertini. R, Lit. e Impr. Moderna de Scherrer y Herrmann, 1914
- Proposed harbour Antofagasta. Carl, A. E. / Must, M., 1914.
- Plano de Antofagasta, Torres, R. / Prieto, Carlos M./ Bertrand, Alejandro, Oficina Hidrográfica, 1881.Plano levantado por Fco. Vidal Gormáz Capitán de Fragata, auxiliado por A. Bertrand... [et al.] ; Delineador Carlos M. Prieto. Escala 1:10.000 Publicado de orden



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

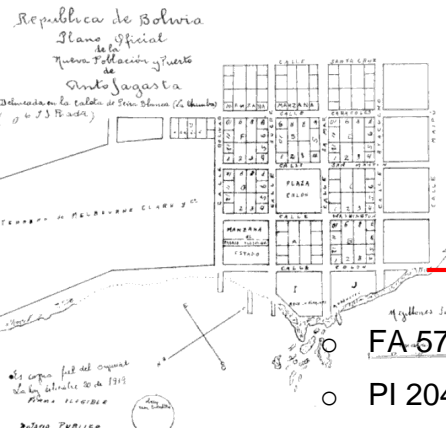
del Sr. Ministro de Marina Lit. P. Cadot Levantado en Febrero de 1880 Incluye perfiles, declinación magnética, leyenda y plano de la ciudad de Antofagasta.

MUSEO DE ANTOFAGASTA. Dibam-Colección digital

- Plano catastral de Antofagasta. Antofagasta, 27 de octubre de 1925. Escala 1:2000 (1 milímetro = 2 metros)
- República de Bolivia Plano oficial de la nueva población y puerto de Antofagasta delineada en la caleta Peñablanca por José Santos de Prada, 1869. Original en Notaría de Hacienda de La Paz, Bolivia.
- República de Bolivia. Plano general del puerto de La Chimba de 1872. Gentileza de Leoncio Arce Durandean.

FOTOGRAFÍA CONSULTADA

1. www.fotografiapatrimonial.cl
 - PF 235. Club Hípico de Antofagasta. Año 1930
 - PF 234. Intendencia de Antofagasta. Año 1935
 - PI 1801. Jardín del Ferrocarril. Año 1915
 - PF 236. Antofagasta. Año 1930
 - FC 232. Playa de Antofagasta. 1920
 - FA 4419. Fábrica de cerveza hermanos Mitrovich
 - PI 441. Edificios de Antofagasta. 1935
 - PI 1395. Auto Club. 1910
 - PI 1634. Avenida Brasil. 1926
 - PI 1636. Plaza Colón. 1925
 - PI 1637. Plaza Colón. 1925
 - PI 1638. Mercado de Antofagasta. 1926
 - FC 527. Escuela N°1. 1920
 - PF 1353. Hospital El Salvador
 - PI 1998. Antofagasta. 1920.
 - PI 1999. Banco español de Antofagasta. 1910
 - PI 2008. Intendencia de Antofagasta. 1911.
 - FA 5796. Arco boliviano. 1929

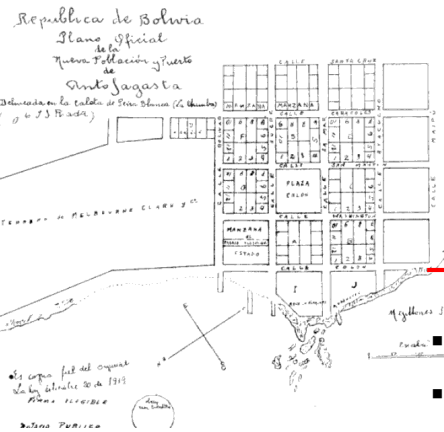


Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- FA-5799. Arco español. 1929
- PI 2047. Arquitectura e Antofagasta.1910
- PF 1348. Calle Arturo Prat
- PF 1347. Intendencia de Antofagasta.
- PF 258. Iglesia de Antofagasta
- PI 2001. Plaza Centenario. 1900
- Pi 2009. Calle Prat Antofagasta. 1910
- FA 5797. Arco Norteamericano y japonés. 1929.
- FA 5798. Arco italiano. 1929
- PI 129. Calle de Antofagasta. 1910
- PI 128. Bahía de Antofagasta.1920
- PI 134. Ferrocarril a Bolivia .1920
- PI 135. Andenes de la ciudad de Antofagasta.1920
- PFA 150. Antofagasta. 1915
- PF 1293. Baños Antofagasta.
- FA 6333. Hospital
- PI 385. Bahía de Antofagasta.1920
- PI 383. Plaza Colón 1920
- PI 381. Muelle de pasajeros de Antofagasta. 1915
- FA 6331. Muelle de Antofagasta. 1927.
- FA 6334. Avenida Carrera
- FC 524. Municipalidad de Antofagasta. 1930
- PI 1810. Calle Arturo Prat. 1910
- PF 14. Calle M. A Matta.
- PI 393. Calle Angamos. 1922
- PF 1346. Calle Prat
- PI 130. Banco de Chile. 1900.

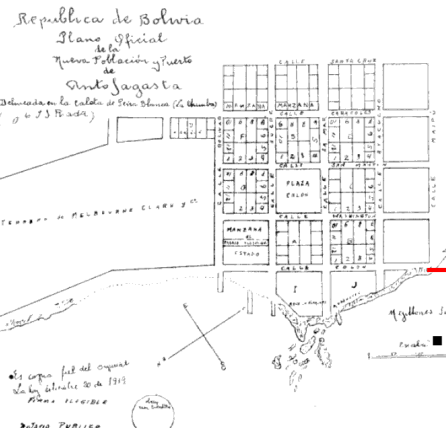
2. [www. Flickr.com](http://www.flickr.com), Aliwenco.

- Álbum: Historia de Antofagasta en postales, 60 postales 1904-1940.
 - Poza chica de los baños municipales de Antofagasta. Año 1925
 - Calle Matta con Prat, Circa. Año 1940
 - Muelle de pasajeros, Antofagasta Chile. 1908.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- Muelle Miraflores de Antofagasta. Chile. 1910.
- Plaza Colón con vista a la Casa Pinnaud. Calle Sucre y San Martín. Circa 1930
- Plaza Colón de Antofagasta. 1904
- Muelle de pasajeros Antofagasta. Circa 1910.
- Maternidad y hospital El Salvador. 1910
- Autoclub Antofagasta, Chile. 1921.
- Avenida Brasil en Antofagasta. Chile. Circa 1920.
- Vista parcial de la plaza Colón con vista hacia la cordillera de la Costa, Chile. Circa 1920.
- Muelle de pasajeros y bahía de Antofagasta, Chile 1900.
- Calle Prat en ruinas después del gran incendio. 1900
- Vista de la bahía desde el muelle Miraflores. 1900
- Calle Latorre en Antofagasta, Chile. Circa 1900.
- Plaza Colón en Antofagasta. 1890.
- Plaza Colón de Antofagasta, Chile 1900
- Vista desde Playa Blanca al cerro Coloso en Antofagasta, 1900
- Plaza Colón en Antofagasta. Circa 1920
- Plaza del ferrocarril, Antofagasta. 1904.
- Vista parcial de la ciudad y puerto de Antofagasta. Chile. Circa. 1930.
- Calle Prat esquina San Martín, Antofagasta, Chile. Circa 1920.
- Plaza Centenario en la Avenida Brasil. Chile. Circa 1925.
- Muelle de pasajeros y ferrocarril. 1911.
- Plaza Colón de Antofagasta. Chile, Circa 1900
- Batallón Esmeralda de Antofagasta, 1906
- Muelle de pasajeros. Antofagasta. Chile, Circa. 1907
- Plaza Colón de Antofagasta, Chile 1920.
- Calle Latorre esquina Sucre en Antofagasta. Chile 1900-1910
- Vista hacia el sur desde las calles Matta esquina Prat en Antofagasta, Chile. Circa 1915.
- Quinta Casale de Antofagasta, Chile. Circa 1910.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- Vista desde la plaza Colón hacia el Correo de Antofagasta, Chile. Circa 1930.
- Vista hacia el sur de la Avenida Brasil de Antofagasta, Chile. Circa 1925.
- Antofagasta. Casa de la calle Simón Bolívar esquina Avenida Argentina en Antofagasta, Chile. Año 1920.

3.- [www. Flickr.com](http://www.Flickr.com), Bracani... Antonio Ljubetic

- Álbum: Barrio Histórico de Antofagasta, 50 fotografías (1890- a la actualidad)

4.- Archivo personal Dr. Aliro Bolados

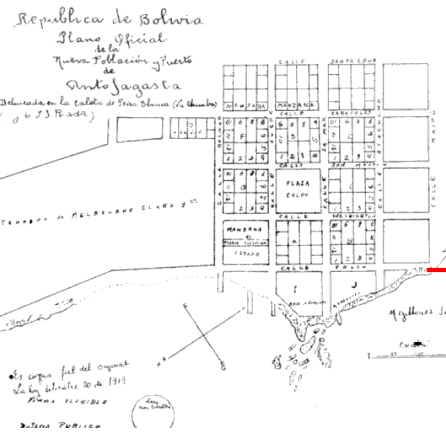
5.- Archivo personal Sres. Emilio y Héctor Arán Salas

6.- Archivo personal Familia Del Fierro. Intendente Antofagasta período 1958-1964

DIARIO EL MERCURIO DE ANTOFAGASTA

- Edición 21 marzo 1906
- Edición 25 mayo 1906
- Edición 20 febrero 1910
- Edición 10 junio 1912
- Edición 14 febrero 1911
- Edición del 18 abril 1916
- Edición del 5 septiembre 1923
- Edición 11 octubre 1923
- Edición 13 Febrero 1926
- Edición 9 abril 1926
- Edición 4 septiembre 1928
- Edición 24 Septiembre 1930
- Edición 16 diciembre 1946
- Edición 12 septiembre 1966. Artículo "100 años de historia de Antofagasta"
- Edición Bodas de Oro, 16 de diciembre de 1956.

DIARIO EL INDUSTRIAL



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

Diario El Industrial, edición miércoles 21 de septiembre de 1881, Año 1, Núm. 46.

- Diario El industrial, edición Sábado 31 de Diciembre de 1881, Año 1, Núm. 138.
- Diario El industrial, edición Miércoles, 15 de Febrero de 1882, Año 2, Núm. 44.
- El industrial, edición Miércoles 21 de Septiembre de 1881, Año 1 Núm. 46.
- El industrial, edición Miércoles 15 de Febrero de 1882, Año 2, Núm. 44.
- El industrial, edición miércoles 21 de septiembre de 1881, Año 1 Núm. 46.

DIARIO LA ASAMBLEA

- *La Asamblea*, edición Octubre 29 de 1916, Año 1, Núm. 4, pág. 3.

DIARIO EL CARACOLINO

- *El Caracolino*, Antofagasta, edición del 03.05.1879.
- *El Caracolino*, edición del 6 de agosto de 1871, número 182, pág. 3

2.- FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ACEVEDO, Edberto, Sergio Fernández et al.:

Fundación de ciudades en el reino de Chile: estudios, Academia Chilena de las Historias, Santiago de Chile, 1986.

AGULLO Bastías, Enrique:

Antofagasta la ciudad heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900, Imprenta Agullo, Antofagasta, 1979.

AHUMADA Manchot María; Ardiles, Vega Héctor y Recabarren Rojas, Floreal:

Antofagasta, Ciudad con Historia, Ediciones Empresa Periodística El Norte, Antofagasta, 2000.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

ALLIENDE, María Piedad:

Historia del Ferrocarril en Chile, Pehuén Editores Ltda., Santiago de Chile, 1993.

ANTA, José Luis:

Atacama de fin de siglo: tres historias de vida y una bibliografía, Universidad de Jaén, 1998.

BALLART, Josep et Jordi Tresseras:

Gestión del Patrimonio Cultural. Ediciones Ariel S.A., Barcelona, 2001.

BAILLY, Antoine:

La organización urbana, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1978.

BENAVIDES, Alfredo:

“La arquitectura a través de la historia”, conferencias de divulgación científica dictadas en la Universidad de Chile. Santiago de Chile, Establecimientos gráficos Balcells & Co, 1930.

BERMÚDEZ Miral, Oscar:

Historia del salitre, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1963.

BERMÚDEZ Miral, Oscar:

Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891. Santiago: Eds. Pampa Desnuda, 1984.

BERMÚDEZ Miral, Oscar:

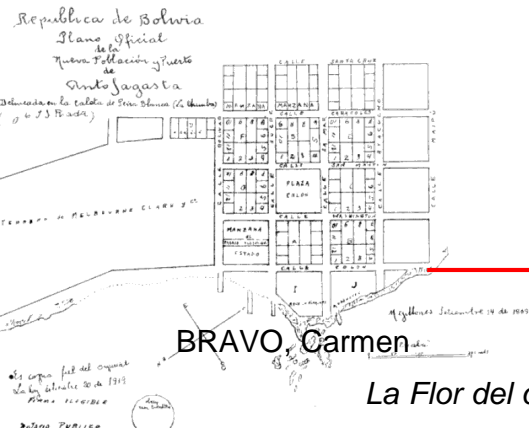
“Una aventura minera en 1870. El descubrimiento de Caracoles”, en *Revista En viaje*, Santiago, 1963.

Bienal de arquitectura (9ª: 1993):

Exposición al encuentro internacional sobre conservación del patrimonio arquitectónico & urbano. Santiago de Chile, 1994.

BLAKEMORE, Harold:

Gobierno chileno y salitre inglés, 1886-1896: Balmaceda y North, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1977.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
 Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

La Flor del desierto. El mineral de caracoles y su impacto en la economía chilena; Ediciones de la Dirección de Biblioteca, Archivos y museos, LOM Ediciones, 2000.

CABEZAS, Angel y Susana Simonetti:

Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales, Cartas Internacionales sobre Patrimonio Cultural, República de Chile, Ministerio de Educación, Consejo de Monumentos Nacionales, Segunda Serie Nº 21, 1997.

CAJÍAS, Fernando:

La provincia de Atacama (1825-1842). Instituto boliviano de cultura, Editorial Universo, La Paz, 1975.

CASSASAS, José María:

Noticias sobre la iglesia católica en la provincia de Antofagasta. Editorial Orbe S.A., Santiago de Chile, 1959.

COLLIER, Simon et al.

Historia de Chile 1808-1994. Madrid, Cambridge University Press, 1998.

CORPORACIÓN PROA

"Imágenes y personajes de Antofagasta", Corporación Proa Antofagasta, 1995.

CONTADOR Varas, Adolfo:

Hombre y Cabildo en los orígenes históricos de la ciudad de Antofagasta. Facultad de Educación. Universidad del Norte, Antofagasta.

CRUZ De Amenazar, Isabel:

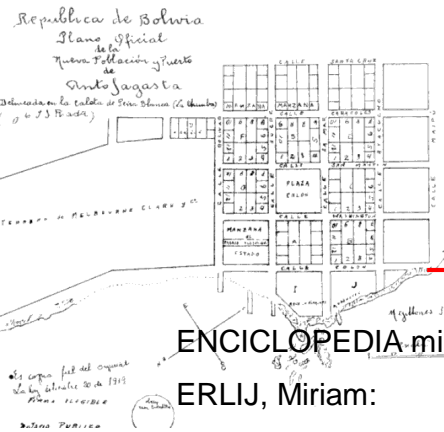
La fiesta, Metamorfosis de lo cotidiano. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1995.

CMN:

Consejo de Monumentos Nacionales e Ilustre Municipalidad de Valparaíso: Postulación de Valparaíso como sitio del patrimonio mundial. Diciembre 2001.

CRUZ, Larenas, Jorge:

Fundación de Antofagasta. Editorial Universitaria SA, Santiago de Chile, 1966, Pág. 104.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

ENCICLOPEDIA microsoft® encarta® 2004 © 1993-2003 Microsoft Corporation.

ERLIJ, Miriam:

“Patrimonio y Ciudad: sustentabilidad urbana”. *Revista urbano/Universidad del Bío-Bío*, nº 10, noviembre 2004, p.28-30.

ESTEVE, Francisco:

Descubrimiento y Conquista de Chile. Editorial Salvat, 1946.

FERNÁNDEZ, Manuel:

El salitre en los Mercados Internacionales

Disponible en <http://www.albumdelDesierto.cl>

FOX, Hans:

“En torno a la identidad urbana. En torno a la identidad urbana”, *Revista urbanismo en línea*, año 4, nº4, Julio 2001. Disponible en <http://zeus.dci.ubiobio.cl/~laboplan/revista/revista4/contenidopag14.htm>

FRIEDRICH Bollnow, Otto:

Hombre y espacio. Editorial Labor SA., España 1969.

FRESSARD, Olivier:

“El imaginario social o la potencia de inventar de los pueblos”, *Revista Transversales* N° 2, 2006.

GALENO, Claudio:

“La edificación del imaginario de la urbe Nortina”; *Revista Región de Antofagasta, pasado, presente y futuro*, Consejo Regional de la Cultura y las Artes., año 2012.

GONZÁLEZ, José et al:

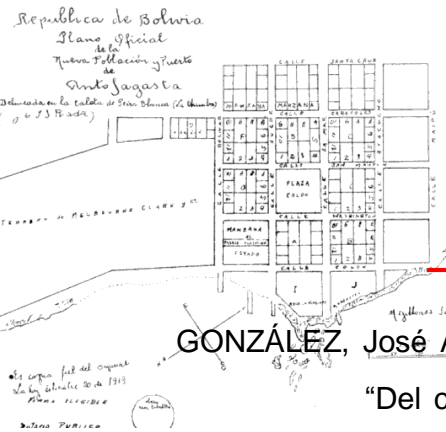
Historia cultural de Antofagasta, Primera Época: 1870-1890, Antofagasta. Departamento de Historia y geografía, Universidad Católica del Norte, 1979.

GARCÉS Feliú, Eugenio:

Las ciudades del Salitre, Santiago de Chile, Impresos Esparza, 1999

GONZÁLEZ, José Antonio:

“La mirada poética sobre la ciudad de Antofagasta en el cielo salitrero”, *Cuadernos de arquitectura: habitar el norte*, nº 5, Antofagasta, 1995. Dic., p 22-29.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

GONZÁLEZ, José Antonio:

“Del conventillo a la población obrera. La consolidación del Antofagasta popular, 1930-1947”, *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Arturo Prat*. N° 11 (2001), pp. 4-41.

GONZÁLEZ, José Antonio:

“La Prensa antofagastina y el proceso social económico y cultural en las postrimerías del ciclo salitrero”. *Revista de Divulgación de ciencia, tecnología y cultura*. Año 2, N° 2, 1998, pp. 19-27.

GONZÁLEZ, José Antonio:

“Los años luminosos de la prensa antofagastina”. *Tercer Milenio* N°1, Escuela de periodismo de la Universidad Católica del Norte, Antofagasta, 1996.

GUERRERO, Bernardo:

Retrato hablado de las ciudades chilenas, Universidad Arturo Prat; Centro de Investigaciones Diego Barros, Santiago de Chile, 2002.

GUTIERREZ, Ramón:

La Formación de Nuestra Identidad Cultural, *Revista Colegio de Arquitectos de Chile*, CA N° 44, 1986.

HEIDEGGER, Martin:

“Construir, habitar y pensar”. *Conferencias y artículos*, Barcelona, Ed. del Serbal, 1994

ILLICH, Iván.

“La reivindicación de la casa”, *Cuadernos de crítica de la cultura* N° 34-35, 1998.

JELLICOE, Geoffrey y Susan:

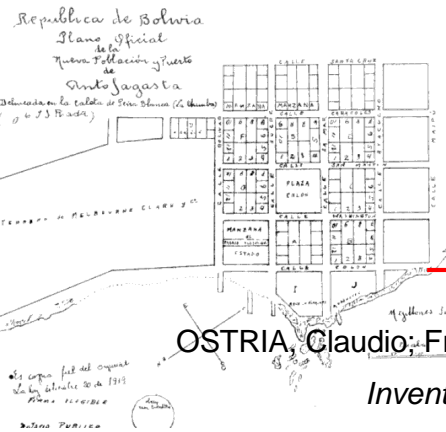
El paisaje del hombre. La conformación del entorno desde la prehistoria hasta nuestros días, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona, 1995.

LYNCH, Kevin:

La Imagen de la ciudad, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona, 1984,1998.

MATAS Colom, Jaime:

Las Ciudades de la Ciudad, Editorial Universitaria, Santiago, Chile, 1987.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

OSTRIA, Claudio; Franchino, Guido:

Inventario del Patrimonio Cultural Inmueble de Chile, Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura II Región, Antofagasta, 1999.

MORALES Castillo, Isidro:

La Prensa en la Historia de la Región de Antofagasta. Ediciones PROA, Antofagasta, año 2006.

MUNTAÑOLA, Josep:

La arquitectura como lugar. Editorial Barcelona UPC, Barcelona, 1996.

NOVACOVSKY, Alejandro y Viñuales Graciela:

Maestría en gestión e intervención en el patrimonio arquitectónico, Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. 1998.

OLIVER, Carlos Alberto:

La arquitectura y el Lugar, publicaciones de la Excm. Diputación provincial de Sevilla, Sevilla, 1987.

PANADÉS Vargas, Juan Luis y González Pizarro, José Antonio:

Antofagasta, historia de mi ciudad, Ediciones PROA, Dirección de Investigación Universidad de Antofagasta y Dirección General de Investigación y Cooperación Técnica Universidad Católica del Norte, Antofagasta, 1998.

PANADÉS Vargas, Juan Luis; Recabarren Floreal; Obilinovic, Antonio; Calderón, Alfonso:

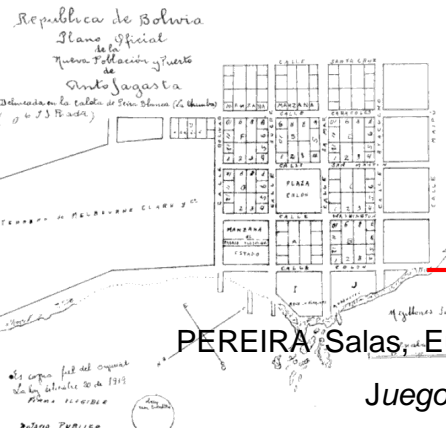
Antofagasta, una historia en imágenes. Editorial Universitaria, Santiago, 1979.

PANADÉS Vargas, Juan Luis:

Antofagasta: recuerdos para un centenario, *Revista de la Universidad de Chile*, Nº 148, Santiago de Chile. 1979.

PARCERISA, Bundó Josep:

La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo, Ediciones ARQ, Escuela de Arquitectura Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Diciembre del 2000.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

PEREIRA Salas, Eugenio:

Juegos y alegrías coloniales en Chile. Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile, 1947.

PEREIRA Salas, Eugenio:

Historia del Arte en el reino de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1965.

PODESTÁ, Arzubiaga, Juan:

Claves para entender el desarrollo de la región Salitrera. Ediciones Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Arturo, Prat, Iquique, 2003

RAMIREZ, Romero Esperanza:

Resurgimiento del Centro Histórico de Morelia. Un espacio en Pugna, Patronato de Rescate del centro Histórico de Morelia, Imprenta Tavera Hermanos, 2004.

RAPOPORT, Amos:

Aspectos humanos de la forma urbana, hacia una confrontación de las ciencias sociales con el diseño de la forma urbana, editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978.

RAPOSO Quintana, Gabriela:

"Narrativas de la imagen: Memoria, relatos y fotografía", *Revista Chilena de Antropología Visual* - número 13 - Santiago, junio 2009 - 79/103 pp.- ISSN 0718-876x. Rev. Chilena de antropología

RAVEST Mora, Manuel:

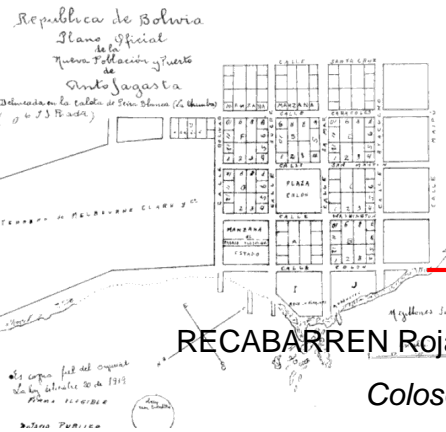
La Compañía salitrera y la Ocupación de Antofagasta, Editorial Andrés Bello, Chile, 1983.

RECABARREN Rojas, Juan Floreal.

El Mercurio a través de El Mercurio. Una aproximación a la historia de Antofagasta. Antofagasta, Edición *El Mercurio*, 1981.

RECABARREN Rojas, Juan Floreal.

El Mercurio a través de El Mercurio. Una aproximación a la historia de Antofagasta. Antofagasta, Edición *El Mercurio*, 1985.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

RECABARREN Rojas, Juan Floreal, et al.

Coloso una aventura histórica. Imprenta Universidad de Antofagasta, Departamento de Ciencias Sociales, Antofagasta, Chile 1983.

RETAMAL, Ximena:

“La Prensa y el espíritu Regional: 1920-1930 discurso y espacio”, *Revista de periodismo* N°36, Universidad Católica del Norte, 1995.

REYES, Salvador:

Andanzas por el desierto de Atacama, editorial Zig Zag, Santiago, 1969.

ROJAS, Matías:

El desierto de Atacama. Ilustre Municipalidad de Antofagasta, Antofagasta, 1962.

BRAVO, Guillermo:

“Entrevista a Miguel Rojas Mix sobre el imaginario y la memoria histórica”. *Dimensión Histórica de Chile*, números 17 y 18, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación. 2002

SABELLA, Andrés:

Semblanza del norte chileno. Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1955.

SCHIAFFINO, Lorenzo:

Fuentes para la Historia Urbana en el Reino de Chile. Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1995.

SENNETT, Richard:

Vida Urbana e Identidad Personal, Ediciones Península, Barcelona, España, 2002.

Secretaría comunal de planificación.

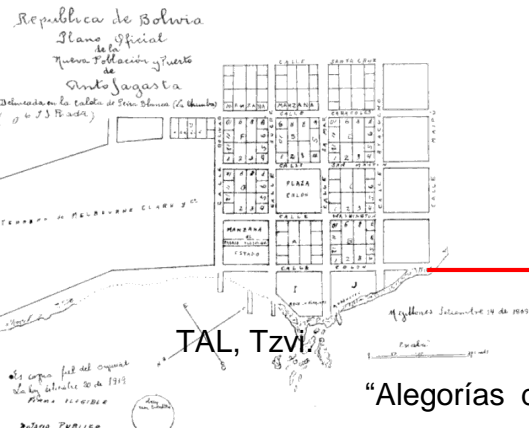
Memoria Explicativa, Actualización del Plan regulador de la ciudad de Antofagasta, Ilustre Municipalidad de Antofagasta, Antofagasta, 2000.

SICA, Paolo:

Historia del Urbanismo: el Siglo XIX. Vol.I. Estudio sede Administración local, España, 1981.

SUBERCASEAUX, Bernardo:

“Apropiación Cultural en el pensamiento Latinoamericano”. *Revista Colegio de Arquitectos de Chile*, CA N° 10, 1988.



Tesis
*Antofagasta, ciudad y arquitectura.
 Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)*

“Alegorías de memoria y olvido en películas de iniciación: Machuca y Kamchatka”, *Revista Aisthesis* N° 38, Instituto de Estética, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.2002.

The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company:

Concesiones y Títulos de propiedad Sección Chilena. Antofagasta, 1901.

TRABUCCO, Marcelo:

“Seminario de la enseñanza de la historia de la arquitectura”, *Cuadernos del Norte* N° 2, Universidad del Norte, Facultad de Arquitectura, Antofagasta, 1983.

VÁSQUEZ Rocca, Adolfo:

“La arquitectura de la memoria, espacio e identidad”, *Revista Cuadernos de Filosofía* N°22, 2010, pág. 163-176.

VERA DE RAMOS, Nora:

Panorama de la realidad histórica de la provincia de Antofagasta. Ediciones del Departamento de extensión cultural de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1957.

VICENCIO Sandoval, Daniza:

Ciudad y naturaleza. Los hechos geográficos, Caso: ciudad de Antofagasta. *Revista Urbanismo Campo: Análisis, Teoría e Historia.* C.U. México D.F. febrero 2004.

WAISBERG, Myriam:

Historia de la arquitectura en Chile y materias relacionadas: noticia bibliográfica. Universidad de Chile, Valparaíso, 1975.

WAISMAN, Marina:

El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos. Editorial Escala, Bogotá, Colombia, 1990.

ZLATAR Montan, Vjera:

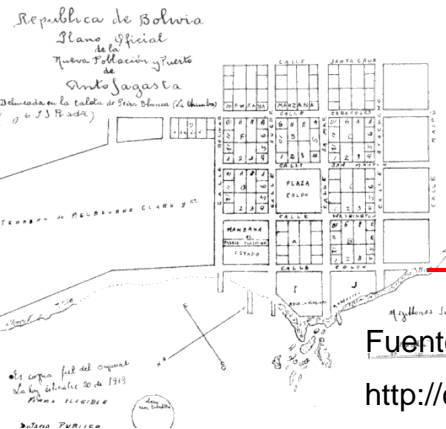
Inmigración croata en Antofagasta. Talleres de Oñate impresores, Editorial Escala, Antofagasta, Chile, 2002.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

LISTADO DE ILUSTRACIONES

- Fig. 1 Mapa del continente americano, 2015
Fuente: Disponible en <http://www.dibujalia.com/dibujos-mapa-america-politico-4130.htm>
- Fig.2 Plano de la Región de Antofagasta, 1880 aproximadamente.
Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile
- Fig.3 Mapa Provincia de Antofagasta, 1885.
Biblioteca Nacional de Chile.
Fuente: Disponible en <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68236.html>
- Fig.4 Estaciones del FFCC
Fuente: Fotografía propia del libro *Geografía descriptiva de la República de Chile* de Enrique Espinoza. Dibujo realizado por F.A. Fuentes.
- Fig.5 Club social inglés, 1920
Fuente: Archivo personal.
- Fig.6 Casa de recreo Quinta Casale. 1925
Fuente: Disponible en <http://www.flickr.com/photos/76983769@N00/2332504214/lightbox/>
- Fig.7 Esquema vías territoriales de traslado de mineral hasta el puerto de Antofagasta.
Fuente: Elaboración propia.
- Fig.8 Plano fue publicado por orden del señor Ministro de marina i bajo la oficina de la dirección de la oficina hidrográfica en Agosto de 1879, Santiago de Chile.
Fuente: Disponible en http://cartografiachilena.salasvirtuales.cl/cartografia_zonanorte.html
- Fig.9 Fragmento del mismo plano. La línea segmentada era el camino que se recorría al inicio del poblado cuando el material mineral era transportado por carretas tiradas por mulares.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fuente: Disponible en http://cartografiachilena.salasvirtuales.cl/cartografia_zonanorte.html

Fig.10 Plano de la ciudad de La Serena, 1895.

Fuente: http://cartografiachilena.salasvirtuales.cl/cartografia_zonanorte.html

Fig.11 Primer plano de la Ciudad Antofagasta, 1869.

Fuente: Disponible en <http://www.antofagastaturismoruta.cl/region/pages/principales/mapas.php>

Fig.12 Proyección idealizada de Antofagasta, 1869

Fuente: Panadés Vargas, Juan et al. *Antofagasta, historia de mi ciudad*, editorial Proa, Santiago de Chile, 1988, pág. 65.

Fig.13 Antofagasta desde la Compañía de Salitres, 1870

Fuente: Disponible en <http://www.museodeantofagasta.cl/629/w3-article-22121.html>

Fig.14 Edificio de la estación de ferrocarril Melbourne Clark y Cía.1870

Fuente: Disponible en <http://www.taringa.net/post/imagenes/18328336/Fotos-antiguas-de-Antofagasta-Chile.html>

Fig.15 Casa de administración del salar del Carmen, 1871.

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 102.

Fig.16 Plano de la región que grafica el tipo y localización de los depósitos minerales a fines del siglo XX, 1873.

Fuente: Bravo, Carmen; *La Flor del desierto. El mineral de caracoles y su impacto en la economía chilena*; Ediciones de la Dirección de Biblioteca, Archivos y museos, LOM Ediciones, 2000, pág. 19

Fig.17 Plano de la Ciudad de Antofagasta, 1873.

Fuente: Disponible en <http://www.antofagastaturismoruta.cl/region/pages/principales/mapas.php>

Fig.18 Plano bahía de Antofagasta, 1881.

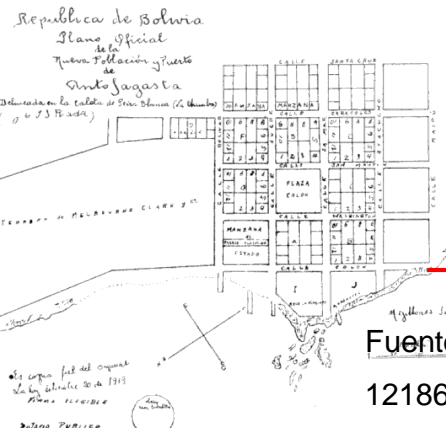


Fig.19

Fuente: Disponible en <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-121862.html>

Planos de 1869 y 1873 de lineados bajo la administración boliviana, dispuestos uno al lado de otro para mostrar comparativamente el crecimiento de la ciudad.

Fuente: Elaboración personal.

Fig.20

Sector muelles de Antofagasta, 1876.

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/393785264>

Fig.21

Carretas, 1870

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 282.

Fig.22

Plano ciudad de Antofagasta, 1880.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

Fig.23

Plano ciudad de Antofagasta, 1895.

Fuente: Álbum de planos, Nicanor Boloña. Director General de Obras públicas, Of. Geografía y Minas, 1896. Disponible en <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68082.html>

Fig.24

Plano de Antofagasta & Bolivia Railway Co., 1880

Fuente: Centro documentación, CEDARQ. Escuela Arquitectura Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile

Fig.25

Plano de Antofagasta, 1925.

Fuente: Disponible en <http://www.museodeantofagasta.cl/629/w3-article-22140.html>

Fig.26

Postal muelle pasajeros y bahía de Antofagasta, 1920.

Fuente: Disponible en <https://historiadelaagua.wordpress.com/origenes-del-agua-en-antofagasta/>

Fig.27

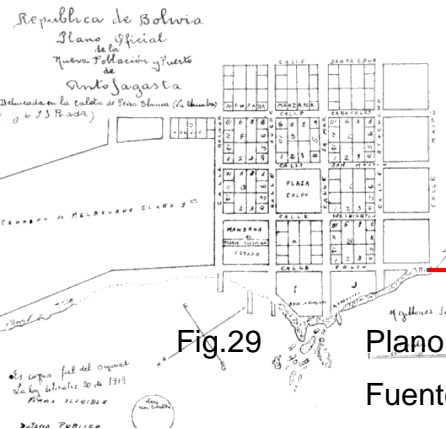
Postal muelle de Carga, 1910

Fuente: Disponible en <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>

Fig.28

Vista área de Antofagasta, 1920

Fuente: Disponible en <http://www.skyscraperlife.com/chile/14915-antofagasta-antigua-fotos-exclusivas.html>



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fig.29 Plano ciudad de Antofagasta, 1888

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

Fig.30 Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

Fig.31 Imagen satelital de la ciudad de Antofagasta, 2015

Fuente: Google Earth image 2007 Digital Globe. Elaboración propia.

Fig.32 Ruinas de Huanchaca, 2015

Fuente: Disponible en https://es.wikipedia.org/wiki/Ruinas_de_Huanchaca#/media/File:RuinasHuanchaca.jpg

Fig.33 Plano Ferrocarril Aguas Blancas- Ramal Antofagasta, 1900

Fuente: Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al., "Coloso una aventura histórica", pág 80.

Fig.34 Plano de Caleta Coloso, 1900

Fuente: Garcés Feliú, Eugenio: Las ciudades del Salitre, Santiago de Chile, Impresos Esparza, 1999, pág 28.

Fig.35 Plano de Antofagasta. Sector muelles, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile

Fig.36 Plano de la ciudad de Antofagasta, 1897.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile

Fig.37 Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile.

Fig.38 Plano de la ciudad de Antofagasta, 1903.

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ. Escuela de Arquitectura, Universidad Católica del Norte. Antofagasta, Chile

Fig.39 Antigua Cancha de Carreras, 1875-1908.

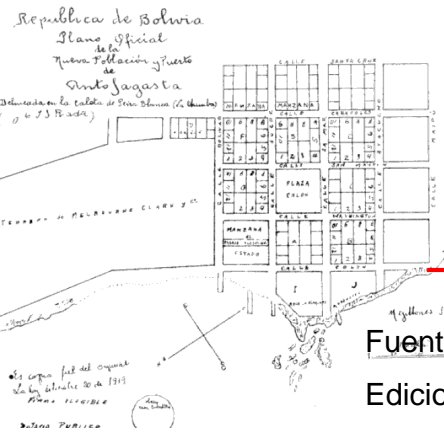


Fig.40

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 241

Plano catastral ciudad de Antofagasta, 1914

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura. Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile

Fig.41

Fragmentos de Plano catastral ciudad de Antofagasta, 1914

Fuente: Centro de Documentación CEDARQ, Escuela de Arquitectura. Universidad Católica del Norte, Antofagasta, Chile

Fig.42

Hospital El Salvador, 1906

Fuente: Archivo Dr. Aliro Bolados.

Fig.43

Hospital El Salvador, 1906

Fuente: Archivo Dr. Aliro Bolados.

Fig.44

Casa Familia Camus, 1917

Fuente: Disponible en

<http://www.flickrriver.com/photos/76983769@N00/378558563/>

Fig.45

Vivienda de Don Julio Pinkas, 1924.

Fuente: Archivo iconográfico de Sr. Emilio Arán Salas

Fig.46

Coloso, 1880

Fuente: Recabarren Rojas, Juan Floreal, et al.: *Coloso una aventura histórica*. Antofagasta, Imprenta Universidad de Antofagasta, Departamento de Ciencias Sociales, 1983.

Fig.47

Coloso, 1900.

Fuente: Archivo Sr. Juan Luis Panadés.

Fig.48

Plano puerto nuevo de Antofagasta, 1914

Biblioteca Nacional de Chile

Fuente: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0058385.pdf>

Fig.49

Plano comercial de 1914.

Fuente: Disponible en <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-77218.html>

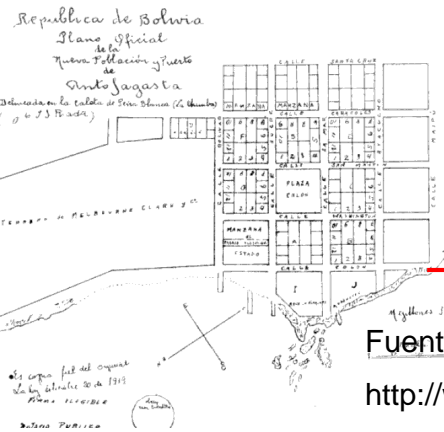
Fig.50

Plano de la Ciudad de Antofagasta, 1922.

Fuente: Elaboración personal

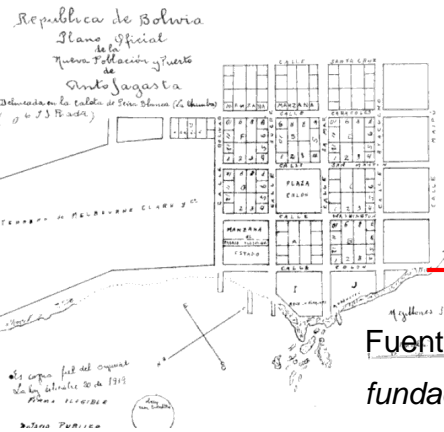
Fig.51

Avenida Brasil, 1930-1935.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- Fig.52 Avenida Brasil, 1923
Fuente: Disponible en <http://www.flickrriver.com/photos/76983769@N00/441225387/>
- Fig.53 Establecimiento industrial Playa Blanca de la Compañía Huanchaca, 1893.
Fuente: Disponible en <http://www.flickrriver.com/photos/76983769@N00/441225387/>
- Fig.54 Edificación moderna en Avenida Brasil, 1920.
Fuente: Disponible en http://www.plusesmas.com/genealogia/fotos_antiguas/sudamerica/chile/antofagasta/imagen/111_2618.html
- Fig.55 Imagen satelital de Antofagasta, 2015
Fuente: Google Earth.
- Fig.56 Mapa de Antofagasta, 2012
Fuente: Información Georeferenciada. Geo Minvu. Observatorio Urbano DDU MINVU. <http://mapas.observatoriourbano.cl/localización/map.phtml>
- Fig.57 Carretas, 1890 aproximadamente.
Fuente: Disponible en www.milenoscopio.blogspot.com
- Fig.58 Chalet Auto Club, 1920
Fuente: Disponible en www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/
- Fig.59 Antofagasta, Auto Club, 1920
Fuente: Disponible en www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/
- Fig.60 Imagen actual.
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/311442744/in/album-233551>
- Fig.61 Changos, 1998.



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fuente: Agullo, Enrique. *Antofagasta la ciudad heroica. Orígenes, fundación, reivindicación y desarrollo hasta 1900*. Santiago, Editorial Agullo, 1979, pág. 35.

Fig.62 Carta Obispo tarifeño.

Fuente: Archivo de Indias Estado 73 N, 161.

Fig.63 Mapa con oficinas salitreras agrupadas en cantones: al norte Cantón El Toco y al sur Cantón Central, Región de Antofagasta.

Fuente: dibujo de Paulina Chávez. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-73562008000100003&script=sci_arttext

Fig.64 Tren salitrero, 1880

Fuente: www.flickr.com/photos/76983769@N00/sets/72157594452649038/

Fig.65 Viviendas empleados Compañía Playa Blanca, 1888.

Fuente: Disponible en <http://cgaleno.blogspot.cl/2014/01/la-clinica-cumbres-del-norte-siembra.html>

Fig.66 Viviendas de la Avenida Argentina, 2012.

Fuente: propiedad del autor

Fig.67 Fiesta Día de la Raza, 1918

Fuente: Disponible en <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta.html>

Fig.68 Fragmento de Acta Municipal del 11.09.1875

Fuente: Actas municipales. Disponible en. <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Fig.69 Fragmento de Acta Municipal del 18.09.1875

Fuente: <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>

Fig.70 Ferrocarril Urbano de Antofagasta

Fuente: Arce, Isaac. *Narraciones Históricas de Antofagasta*, Antofagasta, Ediciones Lama industrial, 1930, pág. 170.

Fig.71 Fragmento Acta municipal del 12 octubre 1875.

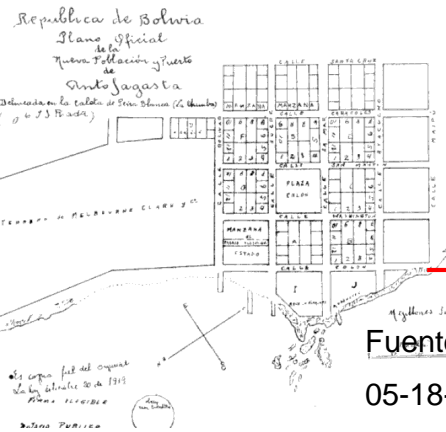


Fig.72

Postal del Muelle de pasajeros y Ferrocarril, 1908

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/4250868356>

Fig.73

Fragmento de Acta Municipal del 2 julio 1877

Fuente: Disponible en <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Fig.74

Imagen aérea Antofagasta 1930.

Fuente: Antonio Ljubetic

Fig.75

Plano del puerto dela Chimba, 1873

Fuente: Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*. Santiago, Chile, editorial Pampa Desnuda, 1984, pág. 128.

Fig.76

Extracto libro: *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*.

Fuente: Bermúdez Miral, Oscar: *Historia del salitre: desde la Guerra del Pacífico hasta la Revolución de 1891*. Santiago, Chile, editorial Pampa Desnuda, 1984, pág.94.

Fig.77

Fragmento de acta Municipal, 7 julio 1875

Fuente: Actas municipales. Disponible en <http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10>.

Fig.78

Sección Plano comercial año 1914

Fuente: Disponible en www.memoriachilena.cl

Fig.79

Calle Angamos, 1883 aproximadamente

Corporación Proa Antofagasta

Fuente: Disponible en www.proaantofagasta.cl

Fig.80

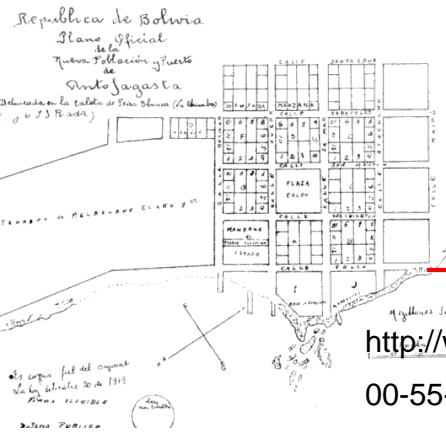
Sección Plano comercial año 1914

Fuente: www.memoriachilena.cl

Fig.81

Sección de Acta Municipal del 2 de julio de 1875

Fuente: Actas municipales. Disponible en



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

<http://www.culturaantofagasta.cl/restauracion/index.php/en/2015-05-18-00-55-10.401>

Fig.82

Tijerales de Casa Giménez, 1924

Fuente: Disponible en <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/09/el-palacio-de-la-casa-gimenez-una.html>

Fig.83

Calle Matta, año 1940

Fuente: Imagen de J. Quiroga

Disponible en <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/09/el-palacio-de-la-casa-gimenez-una.html>

Fig.84

Puerto de Antofagasta, 1866

Fuente: Panadés Vargas, Juan et al. *Antofagasta, historia de mi ciudad*, editorial Proa, Santiago de Chile, 1988, pág.100

Fig.85

Sector de la poza, 1875

Fuente: www.proantofagasta.cl

Fig.86

Aduana de Antofagasta, 1889

Fuente: Aliwenco

Fig.87

Muelle de Pasajeros, 1892

Fuente: Aliwenco

Fig.88

Baños del Rhin, 1866

Fuente: Disponible en www.proantofagasta.cl

Fig.89

Muelle Pasajeros, 1910

Fuente: Disponible en www.proantofagasta.cl

Fig.90

Muelle histórico de Antofagasta, 2015

Fuente: Disponible en www.municipalidadantofagasta.cl

Fig.91

Muelle Pasajeros, 1930

Fuente: Aliwenco

Fig.92

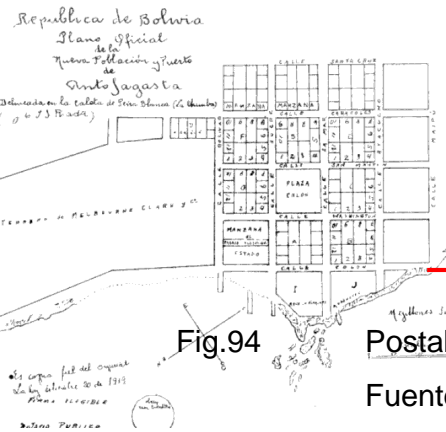
Fiesta de San Pedro, 1920.

Fuente: www.proantofagasta.cl

Fig.93

Muelle Pasajeros, 1915

Fuente: Disponible en www.elnortero.cl. Edición digital 4 noviembre 2011



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fig.94

Postal Antofagasta, Muelle de pasajeros y Ferrocarril.

Fuente: Aliwenco. Postales de Antofagasta.

Fig.95

Muelle, 1904

Fuente: Disponible en <http://metiendoruido.com/2014/04/a-108-anos-de-la-matanza-en-la-plaza-colon-antofagasta-region-chilena-1906/>

Fig.96

Calle Bolívar, 1873

Fuente: Archivo propiedad Sr. Hector Arán Salas

Fig.97

Primera estación FCAB, 1904

Fuente: Del libro *Antofagasta, Historia de mi ciudad* de Juan Panadés y José González, pág.141

Fig.98

Antofagasta, Estación ferroviaria a Oruro

Fuente: Aliwenco

Fig.99

Plaza Colón, 1887

Corporación Pro Antofagasta

Fuente: Disponible en www.proantofagasta.cl

Fig.100

Plaza Colón, 1890

Corporación Pro Antofagasta

Fuente: www.proantofagasta.cl

Fig.101

Plaza Colón, 1890

Corporación Pro Antofagasta

Fuente: Disponible en www.proantofagasta.cl

Fig.102

Plaza Colón, 1904

Fuente: Aliwenco

Fig.103

Plaza Colón, 1925

Fuente: Disponible en http://www.plusesmas.com/genealogia/fotos_antiguas/sudamerica/chile/antofagasta/imagen/111_2587.html

Fig.104

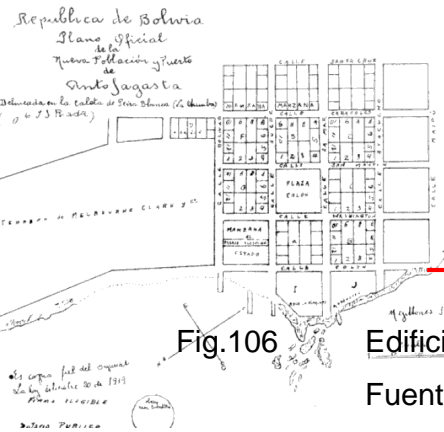
Plaza Colón, 1925-30

Fuente: Disponible en www.mhn.cl

Fig.105

Calle Prat, 1930

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539388/in/photostream/>



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fig.106

Edificio Correos de Chile 1930

Fuente: Disponible en <http://www.region2.cl/wp-content/uploads/2014/11/biblioteca-antigua.jpg>

Fig.107

Calle Washington, 1925

Fuente: Aliwenco. www.flickr.com

Fig.108

Calle Washington con Sucre, 2015

Fuente: Google earth

Fig.109

Antofagasta, calle Sucre desde el Malecon, 1875-76

Fuente: Disponible en <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/10/calle-sucre-una-secular-arteria-nacida.html>

Fig.110:

Antofagasta, fines del 1800

Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/409549835/>

Fig.111:

Antofagasta, calle Latorre, fines del 1800

Fuente: Disponible en <http://urbatorium.blogspot.cl/2013/10/calle-sucre-una-secular-arteria-nacida.html>

Fig.112:

Antofagasta, calle Latorre, fines del 1800

Fuente: Disponible en <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>

Fig.113:

Gran Hotel, Antofagasta, 1912

Fuente: Disponible en <http://www.taringa.net/post/imagenes/18328336/Fotos-antiguas-de-Antofagasta-Chile.html>

Fig.114

Calle Bolívar, 1922.

Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U

Fig.115

Calle Baquedano, 1930

Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U

Fig.116

Plaza Colón, 1900

Fuente: Archivo personal Sr. Héctor Arán Salas

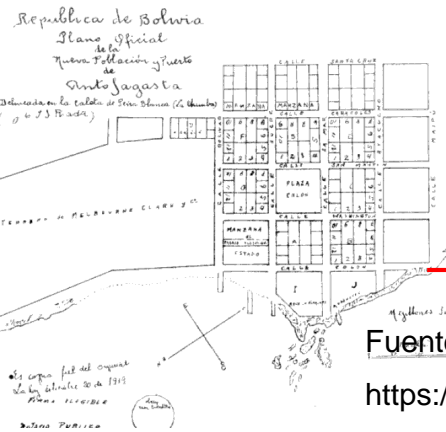
Fig.117

Batallón Esmeralda, 1880 aproximadamente

Fuente: Aliwenco.

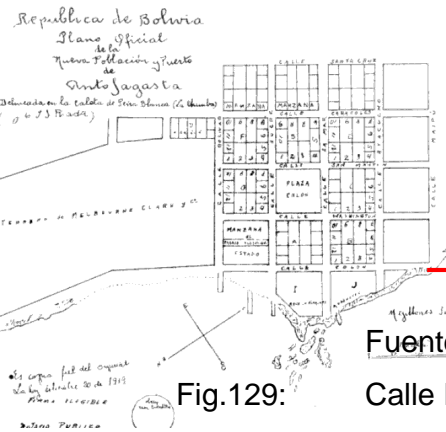
Fig.118

Fiesta religiosa celebrada en la plaza Colón, 1930



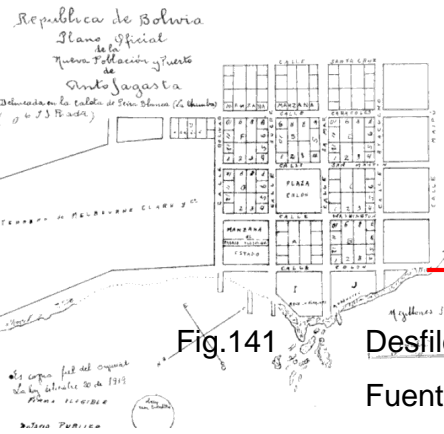
Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- Fig.119** Plaza Colón, 1930
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/441207940/in/dateposted/>
- Fig.120** Plaza Colón, 1929
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/441207938/>
- Fig.121** Plaza Colón, Antofagasta, 1915 aproximada
Fuente: archivo histórico del FCAB
- Fig.122** Plaza Colón, 1879
Biblioteca Nacional de Chile
Fuente: Disponible en www.museodeantofagasta.cl
- Fig.123** Plaza Colón, 1915
Fuente: Disponible en <http://segundaantofagasta.cl/v3/index.php/compania/cronicas-del-ayer/67-los-bomberos-de-antofagasta-y-la-plaza-colon>
- Fig.124** Fiesta bomberos frente a la primera capilla, 1880
Corporación Pro Antofagasta
Fuente: www.proantofagasta.cl
- Fig.125** Calle Prat con Matta, 1888
Fuente: Panadés Vargas, Juan Luis et al. Antofagasta. Historia...op.cit., pág.71.
- Fig.126** Calle Prat con Matta, 1888
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/ljubs/22330646/in/album-274573/>
- Fig.127** Calle Prat Con Matta, 1910
Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539392/in/album-72157594452649038/>
- Fig.128:** Calle Prat con Matta, 1923



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

- Fig.129: **Calle Prat con Matta, 1924**
 Fuente: www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U
 Fuente: www.plusesmas.com
- Fig.130: **Calle Prat con Matta, 1932**
 Fuente: Disponible en <http://www.skyscraperlife.com/chile/14915-antofagasta-antigua-fotos-exclusivas.html>
- Fig.131: **Calle Prat con Matta, 2015**
 Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/groups/743846@N25/pool/>
- Fig.132: **Calle Prat, 1904**
 Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/2605260069/>
- Fig.133: **Calle Prat, 1904**
 Fuente: Disponible en <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/antofagasta-parte-2.html>
- Fig.134: **Calle Prat 1905**
 Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U
- Fig.135: **Calle Prat, 1930**
 Fuente: Disponible en <https://www.flickr.com/photos/76983769@N00/378539386/in/album-72157594452649038/>
- Fig.136: **Calle Angamos, 1915**
 Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U
- Fig.137: **Calle Uribe, 1930**
 Fuente: Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U
- Fig.138: **Edificio del Mercado, 1920**
 Fuente: Disponible en www.plusesmas.com
- Fig.139: **Antofagasta, Hotel Londres, 1905**
 Fuente: Disponible en <http://chiledel1900.blogspot.cl/2013/06/vista-del-morro-y-puerto-de-arica-en.html>
- Fig.140: **Calle Prat Con Matta, 1888**
 Fuente: Disponible en www.bombaferrocarril.cl



Tesis
Antofagasta, ciudad y arquitectura.
Hacia una lectura patrimonial de la imagen urbana (1866-1930)

Fig.141

Desfile Calle Angamos, 1900

Fuente: Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U>

Fig.142

Calle Angamos (Matta), 1920

Fuente: Disponible en

<http://ww2.educarchile.cl/UserFiles/P0001/Image/CR_Imagen/articles-102051_imagen_0.jpeg>

Fig.143

Calle Prat, 1930

Fuente: Disponible en <http://www.elpuertolibre.cl/archivos/45748>

Fig.144

Calle Angamos (Matta), 1930-35

Fuente: Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=_M_NrT-6I-U>